



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil: Tramo N° 5: Matarani – Azángaro – Ilo

**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 Corredor Vial Interoceánico Sur Perú
Brasil: Tramo N° 5: Matarani – Azángaro – Ilo**

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

Primera versión: junio de 2025

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I. RESUMEN EJECUTIVO	5
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
II.1. Composición de la empresa	7
II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
II.3. Área de Influencia.....	9
II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	9
II.5. Hechos de importancia	10
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	11
IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
IV.1. Evolución del tráfico vehicular	13
IV.2. Servicios complementarios.....	16
V. ESQUEMA TARIFARIO	17
VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	19
VI.1. Evolución de las inversiones	19
VI.2. Pagos al Estado.....	19
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	20
VII.1. Niveles de servicio	20
VII.2. Indicador de Tráfico	21
VII.3. Accidentes	22
VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades	24
VIII. INDICADORES COMERCIALES.....	25
IX. ANÁLISIS FINANCIERO	26
IX.1. Estados Financieros	26
IX.2. Estados Financieros	30
X. CONCLUSIONES.....	33
XI. ANEXO	35



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales	8
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Infraestructura Vial por Subtramo	10
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	11
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2024	15
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2024	15
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2024	16
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2024	18
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2024	22
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2024	24
Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, 2024-2023	27
Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, 2024-2023	27
Cuadro N° 13 Gastos de administración, 2024-2023	28
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2024-2023	28
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2024-2023	29
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2024-2023	29
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2024-2023	30
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024-2023	31
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2024-2023	32

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Corredor Vial Interoceánico Sur	9
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos, 2008-2024	13
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico por mes, 2023-2024	14
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2024	14
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Llamadas de emergencia, 2014 – 2024	16
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Asistencias mecánicas, 2014 - 2024	17
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 5: Inversiones reconocidas, 2009 – 2024	19
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 5: Aportes por regulación 2014 – 2024	20
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 5: Nivel de servicio global, 2014 – 2024	21
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 5: IMD Mensual, 2023 - 2024	22
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024	23
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 5: Daños personales por accidentes 2014 – 2024	23
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 5: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024	24
Gráfico N° 14 IIRSA Sur Tramo 5: Recaudación por cobro de peaje 2012-2024	25
Gráfico N° 15 IIRSA Sur Tramo 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2024	26



Informe de Desempeño 2024 Corredor Vial Interoceánico Sur Perú Brasil: Tramo 5



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2024, de la Concesión del Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur Tramo 5), que comprende el tramo Matarani – Azángaro – Ilo.

El 24 de octubre de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. (en adelante, COVISUR o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión de tipo Build, Operate and Transfer (BOT) del tramo 5 del “Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA” (en adelante, Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. El tramo concesionado posee una extensión aproximada de 854,7 kilómetros de carretera y une las ciudades de Matarani, Juliaca, Ilo y Azángaro.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 8 unidades de peaje fijos y 2 unidades de pesaje (1 fija y 1 móvil). Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, servicio de grúa y auxilio mecánico, entre otros.

En el año 2024, circularon por la vía concesionada 7,73 millones unidades vehiculares, lo que representó un incremento del 5,2% con relación al año anterior. Del total de vehículos, cerca de 4,51 millones fueron vehículos ligeros (58,4%) y 3,22 millones vehículos pesados (41,6%).

La estación de Uchumayo concentró casi la mitad del tráfico de vehículos (39,7 %), seguido de las estaciones de Patahuasi y Matarani, las cuales concentraron el 20,5 % y el 15,2 % del tráfico, respectivamente. Cabe señalar que, si bien la estación de Titire ya se encuentra construida, aún está pendiente la aprobación por parte del Concedente para su entrada en operación.

En el año 2024, la segunda Calzada de la Carretera: Puno - Juliaca, fue paralizada por orden del Concedente, por lo que no se reconocieron inversiones, lo que representó una caída del 100,0 % con relación al año anterior (USD 3,7 millones). Por su parte, la inversión acumulada total se mantuvo en USD 288,6 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 87,5 % de la inversión total comprometida. Cabe señalar que, a diciembre de 2024, el avance físico de la obra principal del tramo 5 se encuentra a un nivel de 100,0%, habiéndose intervenido 854,7 kilómetros, correspondiendo lo restante a obras accesorias y adicionales.

En el 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,18 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un ligero incremento del 0,4 % en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 2,17 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato, alcanzado un nivel del 96,74%, superior al umbral mínimo aceptable de 95%.

Por su parte, el número de accidentes registrados en la vía concesionada aumentó en 23,5%, al pasar de 349 en 2023 a 431 accidentes en 2024. En cuanto al número de personas heridas, este se incrementó en un 33,4% al pasar de 374 a 499. No obstante, el número de víctimas mortales se redujo en un 30,6 % disminuyendo de 85 a 59 fallecidos. Finalmente, durante 2024 se presentaron 110



reclamos, los cuales estuvieron relacionados con la calidad del servicio, facturación, información proporcionada a los usuarios y daños o pérdidas que afectaron a estos.

Con relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las siete (07) unidades de peaje, durante el año 2024 se mantuvieron las mismas que la empresa viene aplicando desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007), toda vez que a la fecha aún no se aprueba la culminación de las obras obligatorias.

La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 77,9 millones, lo que representó un incremento del 6,0 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 73,5 millones), en línea con el mayor tráfico vehicular.

Durante el año 2024, los ingresos totales de COVISUR alcanzaron los S/ 124,4 millones, un 36,8% más que en 2023. En particular, los ingresos por obras adicionales cayeron significativamente en un 96,2% frente a lo registrado en el 2023, esto es, en S/ 41,2 millones; por el contrario, los ingresos por Mantenimiento periódico incrementaron significativamente en S/ 70,6 millones, al pasar de S/ -6,2 millones a S/ 64,4 millones. En cuanto a los costos totales, aumentaron en un 37,8%, alcanzando los S/ 107,5 millones, siendo los costos de mantenimiento periódico los más significativos, con un 56,1% de los mismos. Los gastos administrativos aumentaron en un 4,6%, reflejando un incremento, principalmente, en los servicios prestados por terceros. Los márgenes de utilidad experimentaron incrementos en el ejercicio 2024, especialmente la utilidad neta, que creció en S/ 9,3 millones en 2024 (490,0%), ascendiendo a S/ 11,2 millones. Al cierre del año, se observó una disminución del valor de los activos (equivalente al total de pasivos y patrimonio) en un 26,6%, aunque el patrimonio experimentó un ligero incremento del 15,6%, principalmente debido al aumento de los resultados acumulados.

En cuanto a la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo, esta mejoró respecto al periodo anterior, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2024, observándose que en el final del ejercicio 2024, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, que este año es equivalente al total de la deuda, en caso de exigibilidad. Con relación al nivel de endeudamiento, se observa una reducción del nivel de apalancamiento de la empresa y una mejora en la solvencia financiera y el nivel de autonomía financiera frente a terceros. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa, a excepción del margen bruto, aumentaron significativamente en comparación al 2023, incrementándose significativamente la rentabilidad del patrimonio y rentabilidad sobre los activos respecto al ejercicio 2023.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. COVISUR tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo Constructores S.A. (H&H) de capitales ecuatorianos con el 65 % de acciones, Construcción y Administración S.A. (CASA) de capitales peruanos con el 25 % de acciones y Concesionaria Norte Conorte S.A. (Concesionaria de la Red Vial de la Provincia de Guayas, Ecuador) que pertenece al grupo de H&H con el 10 % de acciones.
2. Hidalgo e Hidalgo Constructores (HeH) es un grupo empresarial ecuatoriano fundado en 1969 enfocado en construcción y operación de infraestructura de gran envergadura como puentes, túneles, puertos, áreas de vialidad, entre otras¹.
3. Construcción y Administración S.A. (CASA) es una empresa constructora fundada en 1975 que forma parte del grupo Hidalgo e Hidalgo (HeH). Esta especializada en obras de infraestructura pública y privada como infraestructura vial, puertos, terrapuertos, centros penitenciarios, etc., con presencia en diversos países latinoamericanos como Ecuador, Perú, Colombia, Bolivia, Honduras y El Salvador².

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

4. El 24 de octubre de 2007 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y COVISUR, por un periodo de 25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación, existiendo la opción de ampliación de dicho plazo³.
5. Conforme a lo señalado en la Cláusula 2.3 del Contrato de Concesión, la concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que COVISUR construye, financia y se hace cargo del proyecto de infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
6. Según la Cláusula 2.5 del Contrato de Concesión, la modalidad de la Concesión es cofinanciada, lo que implica que el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). Conforme a lo establecido en el Anexo XIII del Contrato de Concesión, el PAS tiene como objetivo reconocer los costos de inversión y mantenimiento de las obras, por lo que está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). El Cuadro N° 1 muestra las principales características del Contrato de Concesión.

¹ <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos>

² <https://www.casacontratistas.com/quienes-somos>

³ La cláusula 4.1, 4.2 y 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.



Cuadro N° 1	
IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sur S.A - COVISUR S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65 % Construcción y Administración S.A.(Perú): 25 % Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10 %
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida	USD 329,9 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 291,2 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	24 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	04

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. De acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Regulador el aporte por regulación establecido en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y artículo 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión. Este monto asciende al 1 % de los ingresos del Concesionario.
8. Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.10 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario asumir los gastos que demande la supervisión de obras durante el período de ejecución de las mismas. Para este efecto, el Concesionario transfiere al Regulador hasta un monto equivalente al 4% de la inversión proyectada referencial.

Modificaciones Contractuales

9. A la fecha, el Contrato ha sido objeto de cuatro (4) modificaciones contractuales. El Cuadro N° 2 resume los principales temas tratados en cada Adenda.

Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	26 de noviembre de 2010
Principales temas:	(1) Incluir en el Sector Puente Gallatini - Humajalso el tramo de carretera comprendido entre el Km 99+342 al Km 115 + 900 de la Carretera Binacional Ilo - Desaguadero, dentro de los alcances del contrato de concesión. (2) Incluir la Vía de Evitamiento de Azángaro dentro del contrato de concesión. (3) Modificación de cláusulas 6.26, 6.27 y 6,28 referidas a la aceptación de las obras de construcción (4) Modificación clausulas 9.11 referida al mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico. (5) Modificaciones relacionadas al Mecanismo de Control y Certificación de Avances de Obra.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	24 de junio de 2011
Principales temas:	(1) Precisiones al PAMO. (2) Precisiones a la Cuenta de Mantenimiento Periódica del Contrato de Concesión.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	19 de junio de 2015
Principales temas:	(1) Modificar cláusulas que permitan regular la definición, procedimientos y condiciones para la construcción de la Segunda Calzada de la carretera Puno - Juliaca.



Cuadro N° 2	
IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales	
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	08 de mayo de 2019
Principales temas:	(1) Modificar cláusulas que acepten segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca. (2) Modificar cláusulas referidas al plazo de ejecución de la obra.
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.	
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.	

II.3. Área de Influencia

- El tramo 5 del corredor vial IIRSA SUR comprende carreteras que corren paralelas conectando los departamentos de Arequipa y Moquegua con la región de Puno. Se constituyen de esta forma, dos corredores viales que comunican la ciudad de Juliaca con los puertos de Ilo y Matarani. La ciudad de Arequipa se encuentra en el tramo Matarani – Juliaca y en el tramo Ilo – Juliaca se encuentran las ciudades de Moquegua y Puno (Ver Gráfico N° 1).



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

Infraestructura

- Como se aprecia en el Cuadro N° 3, el Tramo N° 5 de la Interoceánica se compone de 3 subtramos, el tramo Matarani – Juliaca posee una extensión de 369,24 km. El segundo subtramo, casi paralelo al primero, comunica Ilo con Juliaca y posee la mayor extensión de los 3 subtramos, 403,27 km. El tercer subtramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de



Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,17 km. De esta forma, la infraestructura total del tramo 5 comprende una longitud de 854,68 km.

Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Infraestructura Vial por Subtramo				
Subtramo	Sectores	Ruta	Longitud (Km)	Departamento
Matarani - Juliaca	Matarani - Empalme Pan América	30	58,0	Arequipa
	emplome panamericana - Arequipa	15	14,7	Arequipa
	Arequipa - Yura	30	58,8	Arequipa
	Yura - Patahuasi	30	52,9	Arequipa
	Patahuasi - Imata	30	52,7	Arequipa
	Imata - Santa Lucía	O30	73,2	Arequipa
	Santa Lucía - Juliaca	O30	59,0	Arequipa/Puno
Ilo - Puno – Juliaca	Ilo - Repartición	34	44,5	Moquegua
	Repartición - Dv Moquegua	O1S	37,9	Moquegua
	Dv Moquegua - Torata	34	28,2	Moquegua
	Torata - Humajalso	32	71,2	Moquegua
	Humajalso - Pte. Gallatini	32	76,3	Moquegua
	Pte. Gallatini - Puno	32	96,4	Puno
	Puno - Juliaca	O3S	48,8	Puno
Juliaca - Azángaro	Juliaca - Calapuja	O3S	24,0	Puno
	Calapuja - Mataro	D106	18,5	Puno
	Mataro - Azángaro	V531	32,1	Puno
	Evitamiento de Azángaro	V531	7,6	Puno
Total de Longitud			854,7	

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

12. La Concesión también incluye 2 estaciones de pesaje (una fija y una móvil) y 7 unidades de peaje operativas, cada una de las cuales cuenta con servicios higiénicos de uso público, aunque contractualmente se han establecido 10 unidades de peaje⁴. Asimismo, se ha establecido una Central de Atención de Emergencias ubicada en Uchumayo (Arequipa), la cual funciona las 24 horas y los 365 días del año.

Equipamiento

13. Por otra parte, el concesionario dispone de una serie de equipos y vehículos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias. Así, al 31 de diciembre de 2024, la Concesión cuenta con los siguientes equipos:
- Grúas remolque para traslado de vehículos.
 - Equipos de pesaje ubicados en Arequipa.
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por 84 Postes SOS ubicados a una distancia máxima de 10 km uno de otro, desde los cuales se pueden realizar llamadas gratuitas a la Central de Atención de Emergencias.

II.5. Hechos de importancia

14. En 2024, continúa pendiente la aprobación de los expedientes técnicos para la ejecución de las actividades de mantenimiento periódico (ITM) en varios sectores de la vía concesionada, trámite que se encuentra a cargo del Concedente.

⁴ No se encuentran operativas las unidades de Titire, Puno y Azángaro.



15. Así también, a la fecha no es posible cerrar la etapa de inversiones del Contrato de Concesión (Principal), debido a que aún se encuentran pendientes las intervenciones correspondientes a las Unidades Integradas de Peaje y Pesaje (UIPP), que incluyen trabajos de construcción, mejoramiento y/o remodelación. Esta situación se debe al retraso, de más de 17 años, en la entrega de los terrenos liberados y libres de interferencias. Pese a los reiterados pedidos del Regulador, este asunto no ha sido priorizado por el Concedente.
16. En lo que respecta a la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno–Juliaca, el Concedente ordenó la suspensión de las obras debido a la falta de frentes de trabajo. Esta situación responde a un retraso de más de 11 años en la entrega de terrenos liberados y libres de interferencias. Como consecuencia, se han otorgado ampliaciones de plazo atribuibles exclusivamente al Concedente, lo que ha generado mayores costos tanto en la ejecución de la obra como en su supervisión.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

17. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
18. A diciembre de 2024, el Concesionario se encuentra administrando las ocho unidades de peaje, no obstante, solo seis se encuentran en operación, el detalle de las cuales se presenta en el Cuadro N° 4. Adicionalmente, se cuenta con 1 estación de pesaje fija en Arequipa (Región Amazonas) y una estación de pesaje móvil en de Yura.
19. Cabe señalar que la unidad de peaje de Titire, ubicada en la región Moquegua, fue concluida en 2012; sin embargo, su entrada en operación sigue pendiente debido a la falta de aprobación por parte del Concedente. Asimismo, la unidad de peaje de Caracoto permanece inoperativa desde 2023, como consecuencia de las protestas a nivel nacional iniciadas el 7 de diciembre de 2022.

Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje			
Unidad de peaje	Ubicación	Departamento	Tipo
Tramo: Matarani - Juliaca			
Matarani	Km 52+200, R30	Arequipa	Fijo
Uchumayo	Km 14+700, R30A	Arequipa	Fijo
Patahuasi	Km 78+200, R30B	Arequipa	Fijo
Santa Lucía	Km 201+700	Puno	Fijo
Tramo: Ilo - Moquegua - Puno - Juliaca			
Ilo	Km 27+400, R34	Moquegua	Fijo
Pampa Cuellar	Km 65+000, R34A	Moquegua	Fijo
Caracoto	Km 1347+100, R3S	Puno	Fijo
Titire	Km 220+400, R32N	Moquegua	Fijo
Unidad de pesaje	Ubicación	Departamento	Tipo
Tramo: Matarani - Juliaca			
Arequipa	Km 38+332, R30A	Arequipa	Fijo
Yura	Km 77+300, R30B	Arequipa	Móvil

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

20. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 5, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
 - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,



- **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.

21. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

a) Servicios que deben ser implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:

- ✓ Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
- ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
- ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
- ✓ Patrullaje de vigilancia.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.

b) Servicios Obligatorios por los que se le permite cobrar:

- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.

22. Al respecto, cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser supervisadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.

23. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.

24. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de estos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

25. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁵. Cabe

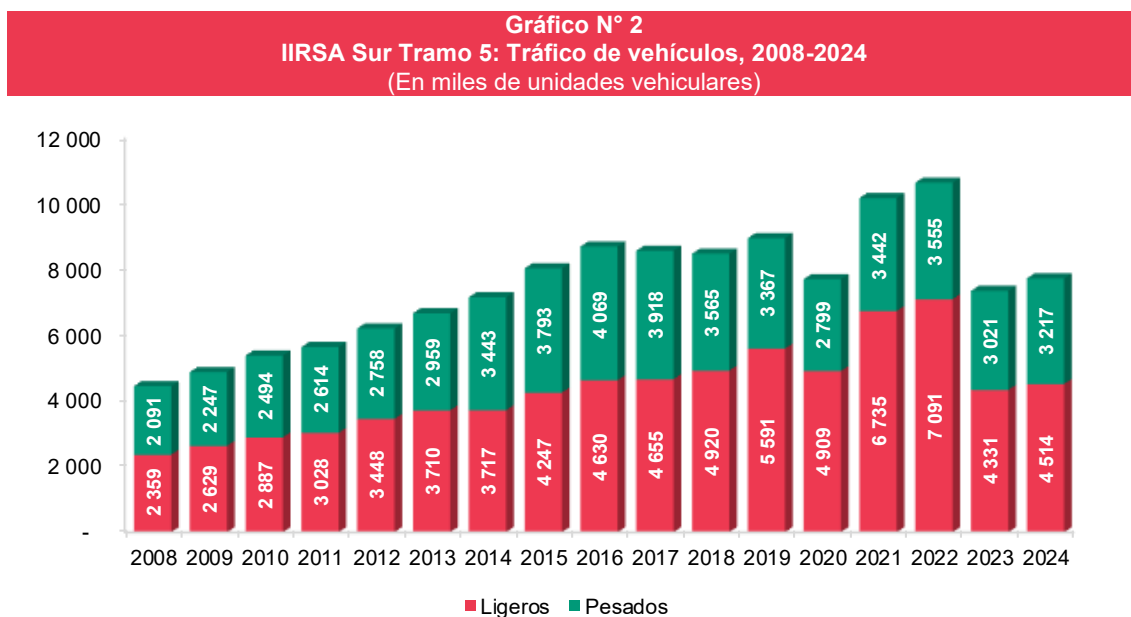
⁵ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo



señalar que, debido a que la estación de peaje de Caracoto no ha operado durante 2023 y 2024, no se dispone de un registro del tráfico vehicular en dicha estación, la cual concentró el 26,9% del tráfico vehicular en 2022.

IV.1. Evolución del tráfico vehicular

26. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2024, transitó por la Carretera IIRSA Sur Tramo 5 alrededor de 7,73 millones de vehículos, lo cual representó un incremento del 5,2 % en relación con los vehículos registrados el año anterior (7,35 millones). Ahora bien, al analizar de manera desagregada por tipo de vehículos usuarios de la carretera, se aprecia que en 2024 hubo una ligera subida del 4,2 % y 6,5 % en el número de vehículos ligeros y vehículos pesados, respectivamente.



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

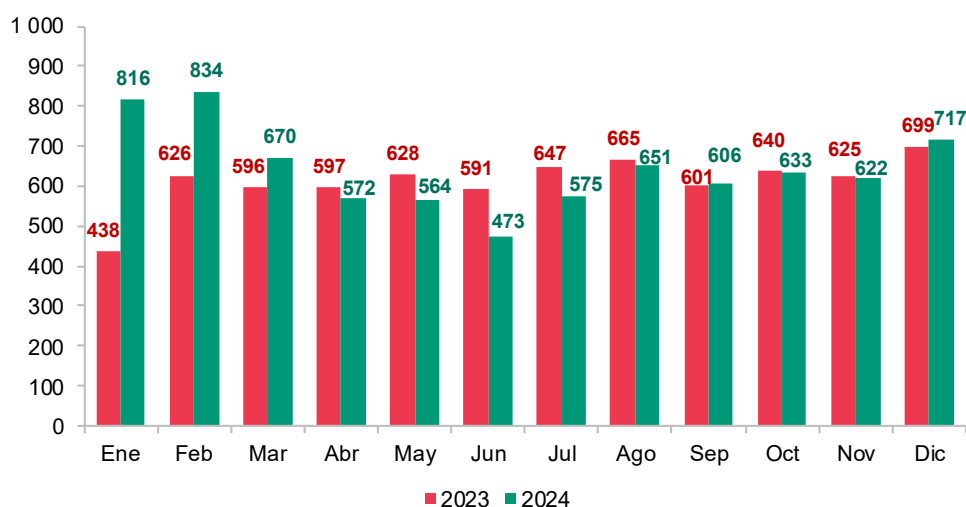
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante los años 2023 y 2024. Se observa que, en 2024, el tráfico presentó una contracción en la mayoría de los meses, siendo noviembre el mes con la menor caída en comparación con 2023. En contraste, los meses de mayo, junio y julio de 2024 registraron las mayores disminuciones, con variaciones de -10,3 %, -20,0 % y -11,1 %, respectivamente, en relación con los mismos meses del año anterior. Cabe destacar que enero y febrero fueron los meses que mostraron un crecimiento significativo, con un incremento del 86,2 % y 33,1 %, de manera correspondiente, en comparación con el mismo periodo de 2023.

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.



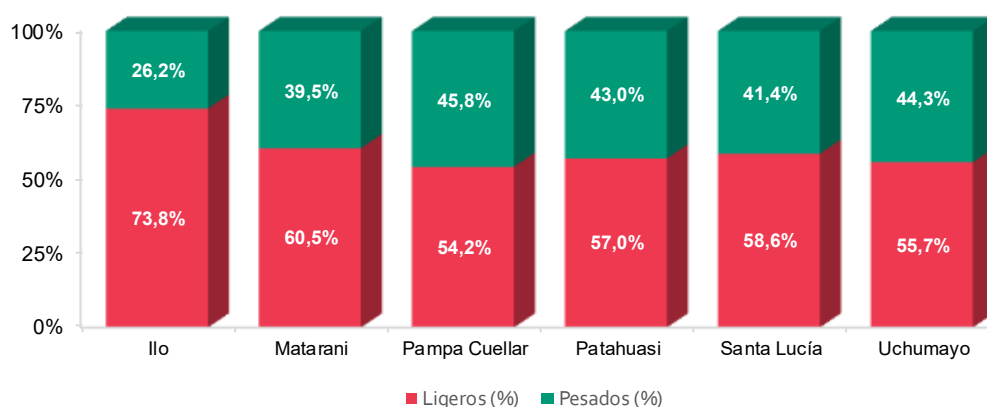
Gráfico N° 3
IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico por mes, 2023-2024
(En miles de unidades vehiculares)



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

28. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión. Por la vía transitan en mayor proporción vehículos ligeros, los cuales representaron el 58,4 % del tráfico total en el 2024, siendo las estaciones de peaje de Uchumayo y Patahuasi donde se concentró el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 41,6 % del total de vehículos que transitaban por la vía, siendo las estaciones de Uchumayo y Patahuasi las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados.

Gráfico N° 4
IIRSA Sur Tramo 5: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2024
(En porcentaje)



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

29. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2024 la estación de Uchumayo recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 1,7 millones de vehículos (37,9 % del tráfico total de vehículos ligeros). Esto se explica porque la estación de peaje se encuentra en el trayecto entre la ciudad de Juliaca y la ciudad de Ilay (Arequipa), donde se encuentra el Terminal Portuario de Matarani. En segundo lugar, se ubicó la estación de Patahuasi, por la cual transitaban 905,9 mil vehículos ligeros (20,1 % del tráfico total de vehículos ligeros). En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Uchumayo fue la que recibió el mayor tráfico de vehículos, al registrar 1,36 millones de unidades (42,2 % del total de vehículos pesados).



Tráfico en ejes cobrables

30. En términos de ejes cobrables, durante 2024, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 19,2 millones de ejes, que significó un incremento del 6,5 % en comparación a lo registrado en 2023 (17,9 millones). De dicho total, el 76,4 % correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N°5, los vehículos de 6 ejes⁶ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 10,0 millones de ejes (52,3 % del total de ejes).

Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2024 (En miles de vehículos y ejes cobrables)								
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	4514	722	427	116	268	1669	15	7732
Uchumayo	1710	381	200	57	88	623	8,7	3067
Caracoto	-	-	-	-	-	-	-	-
Patahuasi	906	155	108	23	28	365	2,8	1588
Santa Lucía	517	72	79	17	21	175	1,5	882
Matarani	710	48	12	8,8	23	371	0,5	1174
Ilo	446	37	7,1	2,1	24	87	0,8	605
Pampa Cuellar	225	29	21	7,8	83	49	1,0	416
Ejes Cobrables	4514	1445	1280	463	1340	10 016	108,5	19 166
Uchumayo	1710	761	599	229	440	3738	61,9	7539
Caracoto	-	-	-	-	-	-	-	-
Patahuasi	906	311	324	91	142	2187	20,1	3982
Santa Lucía	517	144	237	67	103	1049	10,5	2128
Matarani	710	97	35	35	117	2227	3,6	3224
Ilo	446	73	21	8,4	122	524	5,4	1201
Pampa Cuellar	225	58	63	31	416	291	7,1	1092

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Cabe señalar que en la estación de peaje de Santa Lucía se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos. Así, en dicha estación estos vehículos representaron el 0,1 % del tráfico total de la estación con 517 vehículos. (Ver Cuadro N° 6).

Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2024 (En miles unidades vehiculares)				
ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETOS A PAGO DE PEAJE		TOTAL	TOTAL PARTICIPACIÓN
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Uchumayo	3067	0	3067	0,0 %
Caracoto	-	-	-	-
Patahuasi	1588	0	1588	0,0 %
Santa Lucía	882	0,52	882	0,1 %
Matarani	1174	0	1174	0,0 %
Ilo	605	0	605	0,0 %
Pampa Cuellar	416	0	416	0,0 %
Total	7731	0,52	7732	0,0 %

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

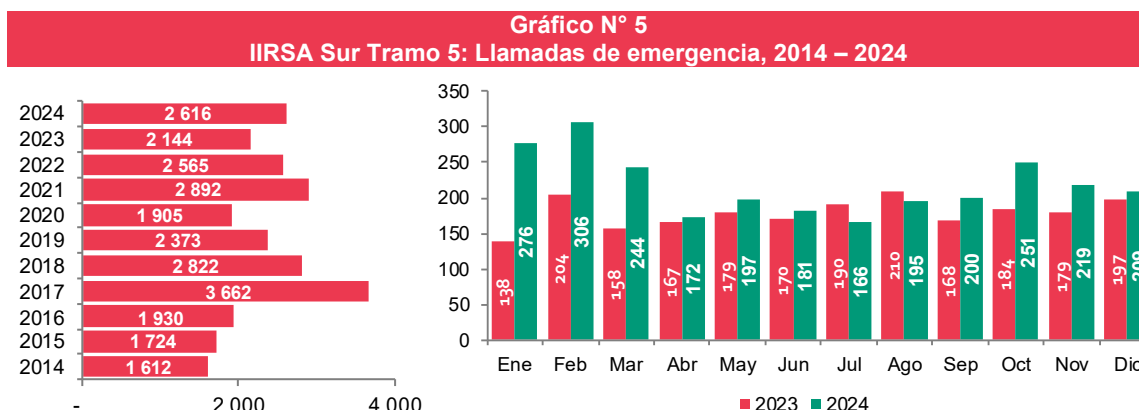
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁶ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers y lácteos.



IV.2. Servicios complementarios

32. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
33. Durante 2024, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 2616, cifra que representó una subida del 22,0 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (2144 llamadas). Ello estaría asociado a un mayor nivel de tráfico de vehículos en el 2024. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de enero y febrero.



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (83,5 %), siendo las restantes para informar sobre accidentes de tránsito (16,5 %). Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente a los teléfonos de la central de emergencia del concesionario, mientras que el 2,3 % lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2024
(unidades)

Motivo	Medio de comunicación			Total
	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	440	54	1691	2185
Accidente de Tránsito	288	5	138	431
Total	728	59	1829	2616

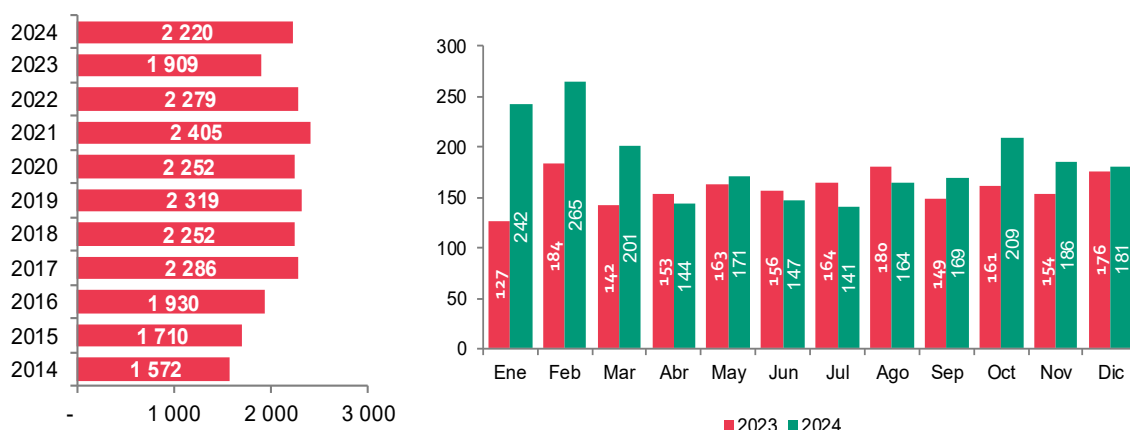
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas provistas a los usuarios fue de 2220 durante 2024, cifra 16,3 % superior en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (1909). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas fue solicitada en los meses de enero y febrero.



Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 5: Asistencias mecánicas, 2014 - 2024



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

V. ESQUEMA TARIFARIO

36. Conforme a lo establecido en el literal b) de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de Explotación, y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción, el Concesionario deberá cobrar la tarifa de peaje vigente.
37. A partir de la fecha de inicio de la explotación y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por el Concedente, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. Finalizado el mes calendario, el Concesionario deberá cobrar una tarifa equivalente a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro importe aplicable. El cobro se realiza en soles, para lo que se empleará el tipo de cambio de la fecha de la aceptación de la totalidad de las obras de construcción.
38. A partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aprobación de la culminación de las obras, el Concesionario realizará de forma ordinaria el reajuste de las tarifas por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de acuerdo a la siguiente fórmula.

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

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

i: es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

0: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.

CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.

TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.

IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).



39. De producirse una variación de más del 10 % desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
40. Con referencia a los vehículos con tarifa diferenciada, el Concedente se obliga a no incrementar la proporción, a la fecha de cierre, de ejes sujetos a este beneficio con respecto del tráfico total.
41. En el Cuadro N° 8 se aprecia, el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las ocho unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2024. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (2007), pues de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, dichas tarifas deben seguir vigentes hasta que se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas, siendo a partir de ese hito que se autoriza al Concesionario a incrementar las tarifas, las cuales podrán ser reajustadas anualmente por el Concesionario conforme la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 8			
IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2024			
(Soles, incluido IGV)			
1. Estaciones de peaje: Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía y Patahuasi.			
Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa	
Vehículos Ligeros	Por unidad	3,90	
Vehículos Pesados 2 Ejes	Por unidad	7,70	
Vehículos Pesados 3 Ejes	Por unidad	11,60	
Vehículos Pesados 4 Ejes	Por unidad	15,40	
Vehículos Pesados 5 Ejes	Por unidad	19,20	
Vehículos Pesados 6 Ejes	Por unidad	23,10	
Vehículos Pesados 7 Ejes	Por unidad	26,90	
Vehículos Pesados 8 Ejes	Por unidad	30,70	
2. Estaciones de peaje: Matarani y Uchumayo			
Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa	
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,00	
Vehículos Pesados 2 Ejes	Por unidad	8,00	
Vehículos Pesados 3 Ejes	Por unidad	12,00	
Vehículos Pesados 4 Ejes	Por unidad	16,00	
Vehículos Pesados 5 Ejes	Por unidad	20,00	
Vehículos Pesados 6 Ejes	Por unidad	24,00	
Vehículos Pesados 7 Ejes	Por unidad	28,00	
Vehículos Pesados 8 Ejes	Por unidad	32,00	
3. Estación de peaje: Caracoto (Tarifas diferenciadas)			
Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa	
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por unidad	1,20	
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por unidad	3,00	
4. Estación de peaje: Santa Lucía (Tarifas diferenciadas)			
Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa	
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por unidad	0,60	

Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

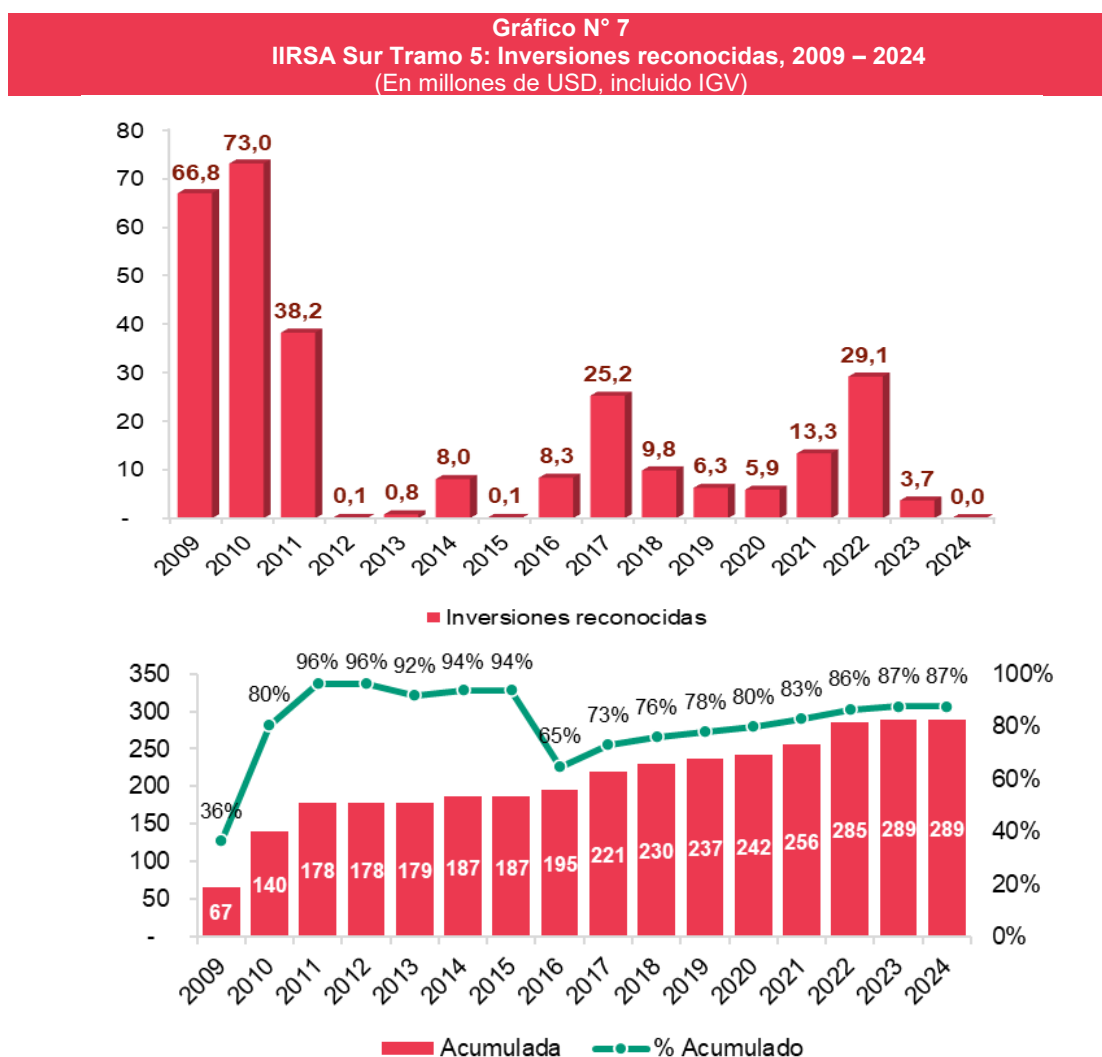
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

42. Al 31 de diciembre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendía a USD 288,6 millones, lo que representa el 87,5% del total de la inversión comprometida (USD 329,9 millones). El Gráfico N.º 7 muestra que, durante el año 2024, Ositrán no reconoció ninguna inversión, lo que representa una disminución del 100,0% en comparación con la inversión reconocida en 2023 (USD 3,7 millones).



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

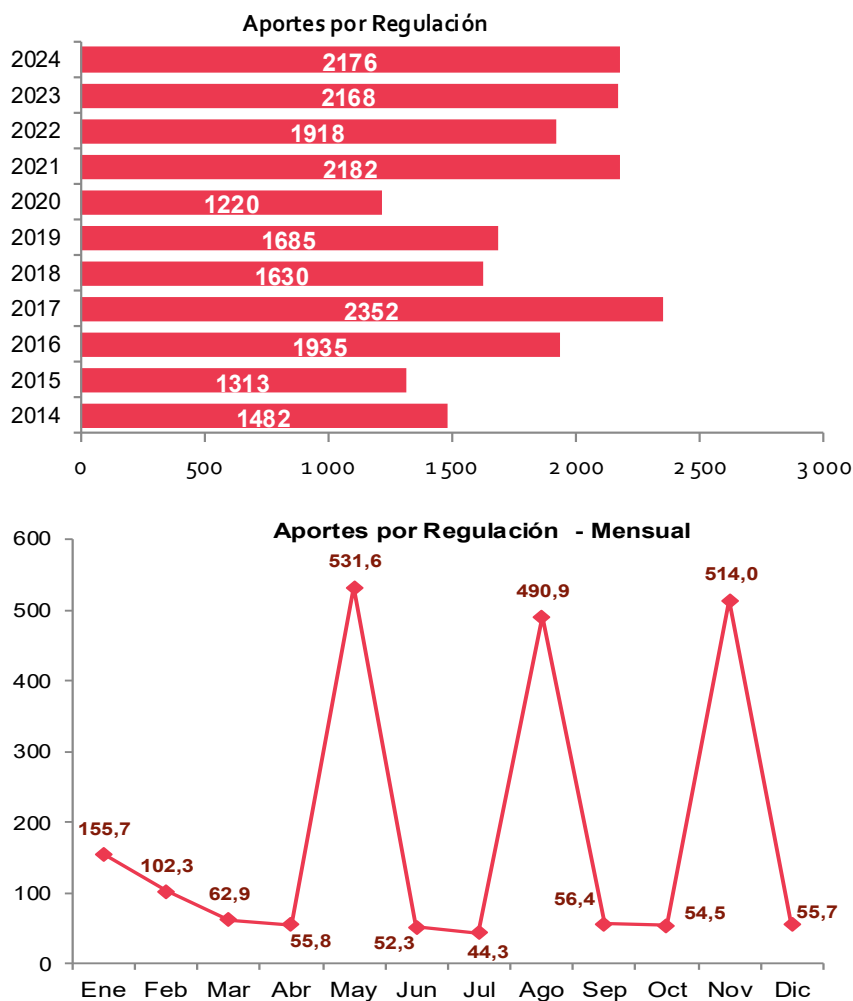
VI.2. Pagos al Estado

43. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 04 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a OSITRAN equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
44. Durante 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 2,18 millones, monto superior en 0,4 % con relación a los aportes pagados el año anterior (S/ 2,17 millones). Conforme



se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se realizan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
IIRSA Sur Tramo 5: Aportes por regulación 2014 – 2024
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

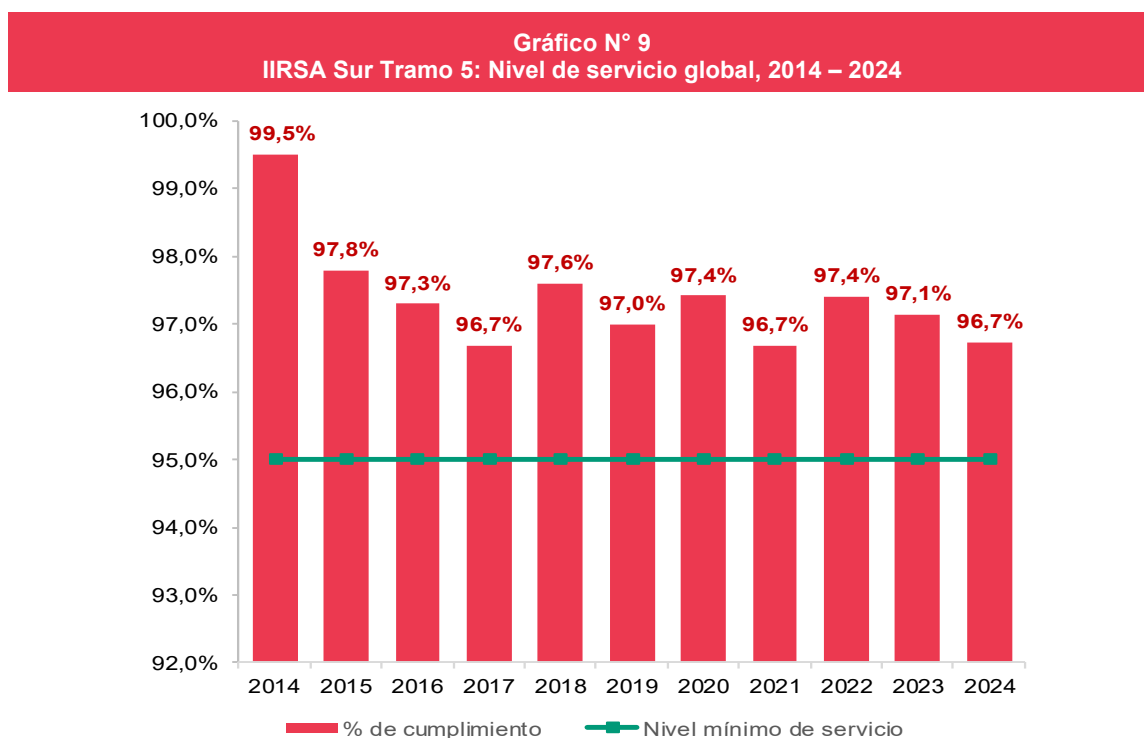
VII.1. Niveles de servicio

45. De acuerdo con el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe



fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.

46. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
47. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2024. En efecto, entre 2023 y 2024, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario se redujo de 97,1 a 96,7, estando por encima del nivel mínimo exigido (95%).



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁷. El valor máximo de la rugosidad media deslizante en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro. Así, durante el 2024, la rugosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 3,2 metros por kilómetro, cumpliendo con ubicarse por debajo del valor máximo admisible de 3,5.

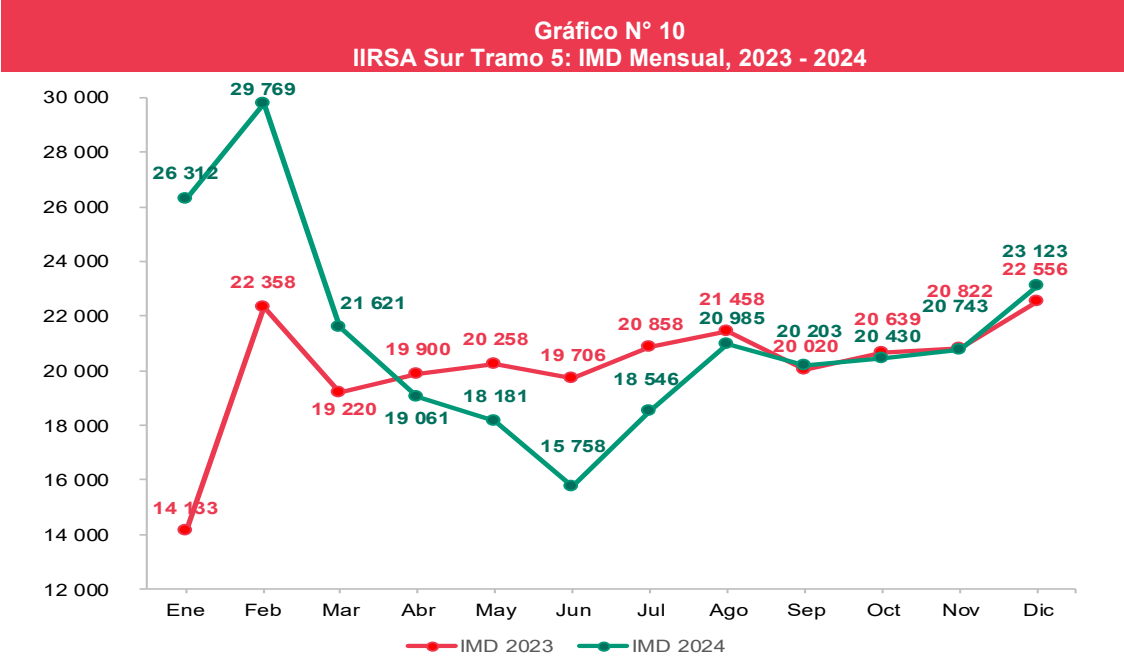
VII.2. Indicador de Tráfico

49. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD), la cual se refiere al promedio diario de tránsito vehicular por las vías. Como se observa en el Gráfico N.º 10, el IMD anual en 2024 fue de aproximadamente 21 182 vehículos por día, lo que representa un incremento del 5,2 % respecto a los 20 143 vehículos diarios registrados en 2023. Durante el año 2024, el IMD presentó una tendencia decreciente entre los meses de enero y junio,

⁷ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.



alcanzando su punto más alto en febrero y el más bajo en junio. A partir de julio, se observa una recuperación con una tendencia al alza.



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

VII.3. Accidentes

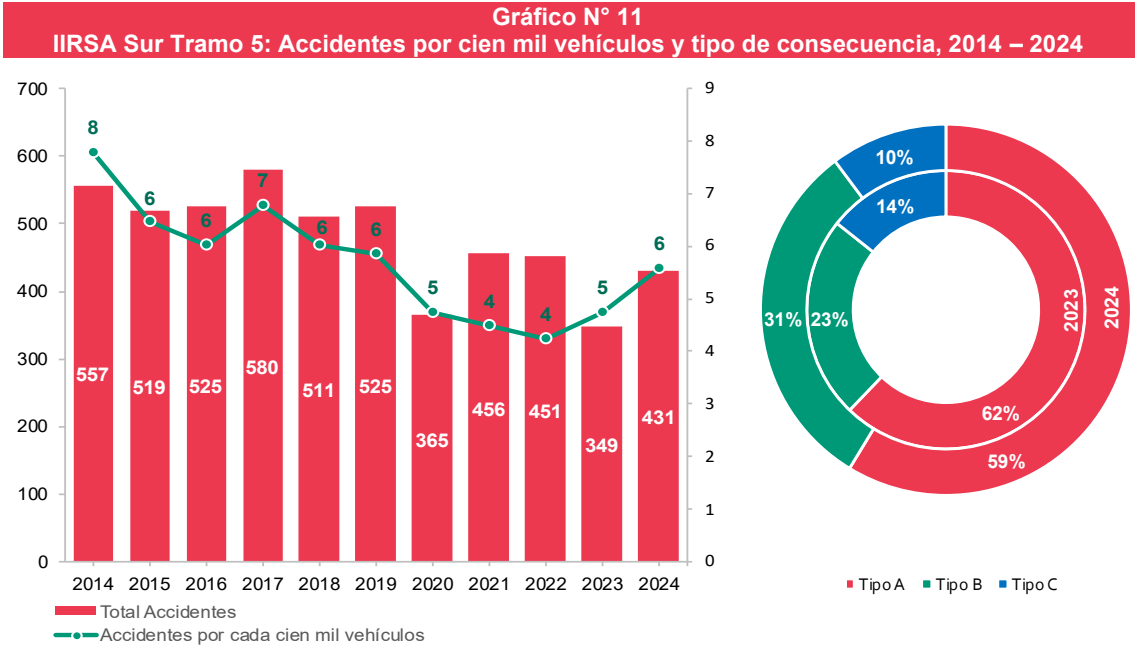
50. Como se muestra en el Cuadro N° 9, durante el año 2024 el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en un 23,5 % con respecto al año anterior, pasando de 349 a 431 accidentes. En cuanto a las consecuencias de estos siniestros, el número de heridos se incrementó en un 33,4 %, al pasar de 374 a 499 personas lesionadas. Por el contrario, el número de víctimas mortales se redujo en un 30,6 % en comparación con lo registrado en 2023, descendiendo de 85 a 59 fallecidos.

Cuadro N° 9						
IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2024						
Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	374	135	48	557	608	88
2015	368	118	33	519	386	47
2016	364	116	45	278	589	97
2017	447	93	40	340	337	60
2018	383	91	37	511	358	55
2019	392	100	33	525	421	65
2020	262	64	39	n.d.	279	75
2021	344	81	31	n.d.	227	52
2022	330	74	47	n.d.	280	76
2023	217	82	50	n.d.	374	85
2024	253	134	44	n.d.	499	59

* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

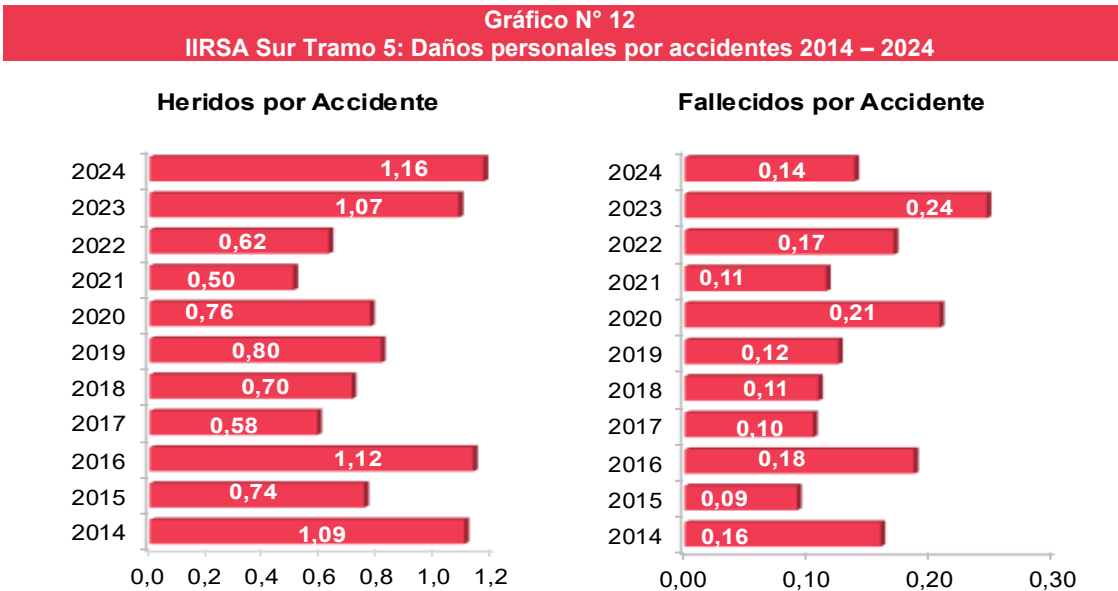


51. En el 2024, se registraron 5,6 accidentes por cada cien mil vehículos, lo que representó un incremento del 17,4 % respecto al año anterior (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 44 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 134 reportaron heridos (Accidentes Tipo B). Ello representa un mayor número accidentes que implicaron algún tipo de daño a las personas.



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

52. El número de heridos por accidente aumentó, pasando de 1,07 en 2023 a 1,16 en 2024. En cuanto a las víctimas fatales por accidente, se observa una reducción, al disminuir de 0,24 a 0,14 en el mismo periodo. La evolución de dichos indicadores se presenta en el Gráfico N° 12.



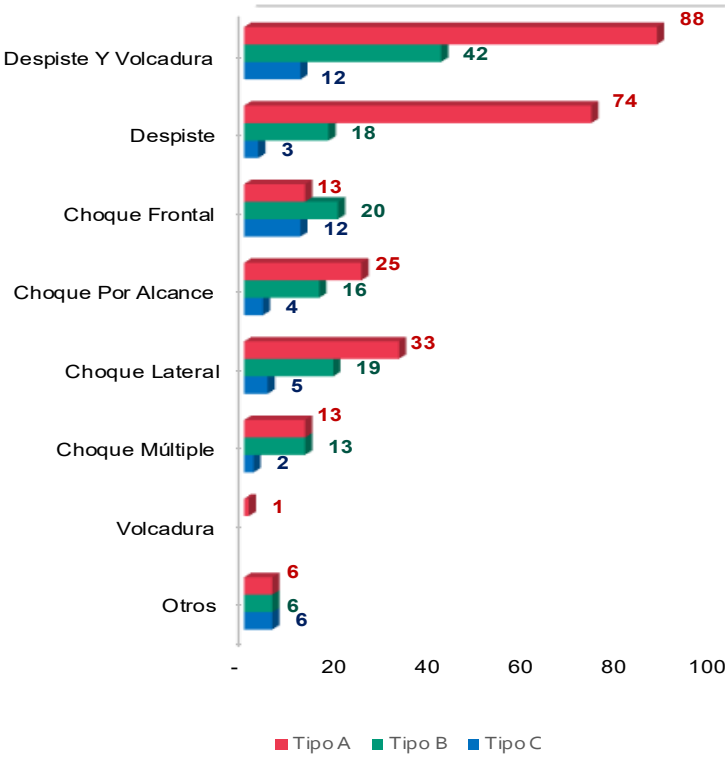
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. En el 2024, el 32,9 % de los accidentes de tránsito estuvieron asociados a despistes y volcaduras, la mayoría de estos solo produjo daños materiales y el 8,5 % de estos causó pérdidas



humanas. Asimismo, el 22,0 % fue por despiste y el 10,4 % por choques frontales. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.

Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 5: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024



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

VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades

54. Durante el 2024, se presentaron 110 reclamos al concesionario, cifra superior al número de reclamos presentados en 2023 (54 reclamos). Entre los principales motivos de los reclamos presentados están los concernientes a la calidad del servicio prestado, facturación o cobro de la tarifa, entre otros (Ver Cuadro N° 10).

Cuadro N° 10
IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2024

Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2024
Calidad y oportuna prestación del servicio	5	6	58	4	8	5	3	4	0	0	0	3	96
Facturación o cobro	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	4
Información proporcionada a los usuarios	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	3
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	4
Otros	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	3
Total	6	6	60	5	11	7	3	4	1	1	3	3	110

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

55. Cabe indicar que durante el ejercicio 2024 no se aplicaron sanciones o penalidades al concesionario.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

56. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 77,9 millones en 2024, lo que representó un incremento del 6,0 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 73,5 millones), en línea con el mayor tráfico de vehículos registrado en 2024. La principal fuente de los ingresos provino de la recaudación por parte de los vehículos pesados, representando un 74,0 % del total de ingresos en el 2024 (ver Gráfico N° 14).



Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

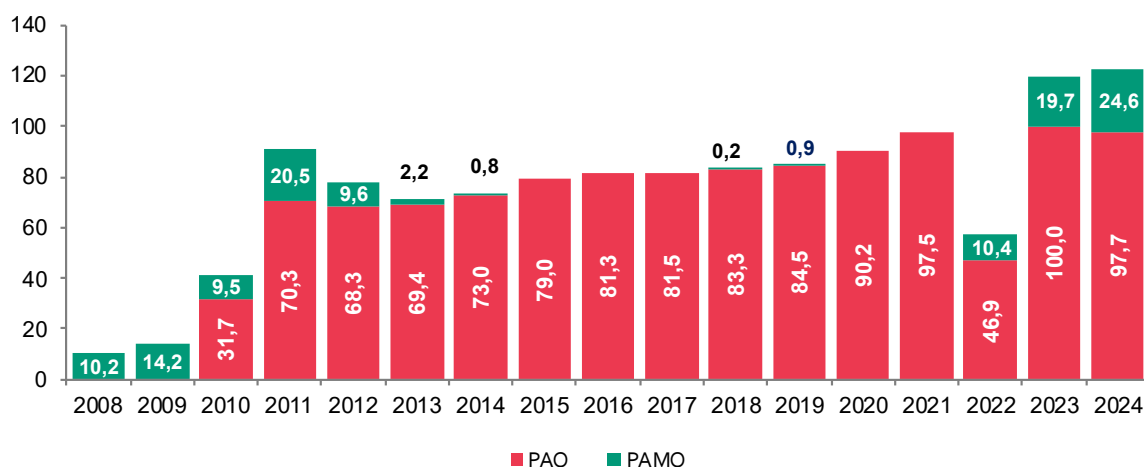
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
58. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
59. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)⁸, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario⁹.
60. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2024, se destinó cofinanciamiento del Estado por concepto de PAO por un monto de S/ 97,7 millones, un 2,3 % inferior a lo devengado el año anterior. Por su parte, por concepto de PAMO se destinó un total de S/ 24,6 millones, cifra superior en 25,2 % respecto al 2023. Entre 2008 y 2024, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 122,8 millones y S/ 1154, 5 millones, respectivamente.

⁸ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

⁹ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.

Gráfico N° 15
IIRSA Sur Tramo 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2024
(En S/ millones, incluido IGV)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

- Estado de Resultados Integrales**

61. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Así, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
62. En el año 2024, los ingresos totales, constituidos por las diversas fuentes indicadas en el cuadro N° 11, alcanzaron los S/ 124,4 millones, un 36,8% por encima de los S/ 90,9 millones registrados en el año 2023. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por obras adicionales¹⁰ cayeron significativamente en un 96,2% frente a lo registrado en el 2023, esto es, en S/ 41,2 millones; por el contrario, los ingresos por Mantenimiento periódico incrementaron significativamente en S/ 70,6 millones, al pasar de S/ -6,2 millones a S/ 64,4 millones. De otro lado, los ingresos por Mantenimiento de emergencia ascendieron a S/ 3,7 millones en 2024, creciendo un 5401.5% desde los S/ 68 miles registrados en 2023.

¹⁰ Según los EEEF del concesionario, estos valores corresponden a servicios complementarios de la Autopista Puno Juliaca, reubicación de distribución de agua potable de Paucarcolla km 25+460 y liberación de interferencia de redes de agua potable km 24+820 y ejecución de Reductores de velocidad en el distrito de Yura Sector 03 y 04.



Cuadro N° 11
Ingresos por servicios, 2024-2023
(en miles de soles)

Ingresos por operación y mantenimiento			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
Servicios de operación y mantenimiento rutinario (PAMO)	43 757	42 875	35.2%	47.1%	2.1%
Obras adicionales	1 624	42 840	1.3%	47.1%	-96.2%
Mantenimiento periódico	64 436	-6 200	51.8%	-6.8%	-1139.3%
Actualización del valor presente-CRPAO	3 170	3 444	2.5%	3.8%	-8.0%
Servicio de costo anual por mantenimiento-CAM	7 681	7 911	6.2%	8.7%	-2.9%
Mantenimiento de emergencia	3 741	68	3.0%	0.1%	5401.5%
Total	124 409	90 938	100.0%	100.0%	36.8%

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

63. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2024 estos alcanzaron los S/ 107,5 millones, monto un 37,8% mayor en relación al del ejercicio 2023 (S/ 78,0 millones). Al interior de estos costos, los costos de mantenimiento periódico son los de mayor magnitud con S/ 60,3 millones, representando el 56,1% del total de costos, cifra que aumento respecto al monto que se alcanzó en el año 2023 (S/ -6,2 millones).
64. Con relación a los costos de mantenimiento rutinario en el ejercicio del 2024, estos representaron el 21,7% de los costos totales, ascendiendo a S/ 23,3 millones, cifra 1,8% superior a lo registrado en el 2023 (S/ 22,9 millones). Cabe resaltar que las cuentas que más impactaron los costos totales de la empresa fueron los costos de mantenimiento periódico al incrementarse, entre el ejercicio 2023 y 2024, de S/ -6,2 miles a S/ 60,3 millones, respectivamente. y los costos de obras adicionales, que cayeron de S/ 42,6 millones a S/ 1,2 millones en el mencionado periodo.

Cuadro N° 12
Costos de prestación de servicios, 2024-2023
(en miles de soles)

Costos de operación y construcción			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
Costos de obras adicionales	1 192	42 600	1.1%	54.6%	-97.2%
Costos de mantenimiento rutinario	23 344	22 923	21.7%	29.4%	1.8%
Costos de mantenimiento periódico	60 307	-6 200	56.10%	-7.9%	-1072.7%
Costos de mantenimiento emergencia	3 592		3.34%		
Costos de operación de peajes y pesajes	16 978	16 607	15.8%	21.3%	2.2%
Aporte por regulación OSITRAN	1 698	1 684	1.6%	2.2%	0.8%
Depreciación	384	409	0.4%	0.5%	-6.1%
Amortización	9	7	0.01%	0.01%	28.6%
Total	107 504	78 030	100.0%	100.0%	37.8%

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

65. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos incrementaron en 4,6% con respecto al 2023, pasando de S/ 5,9 millones a S/ 6,2 millones, como resultado, principalmente, del incremento de Servicios prestados por terceros en 25,3% (de S/ 2,2 millones en el 2023 pasó a S/ 2,8 millones en el 2024) y a pesar de la caída en la cuenta cargas diversas de gestión en 20,8% (de S/ 571 miles en el 2023 pasó a S/ 319 miles en el 2024).



Cuadro N° 13
Gastos de administración, 2024-2023
(en miles de soles)

Gastos de administración	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	2 747	2 786	44.4%	47.1%	-1.4%
Servicios prestados por terceros	2 796	2 232	45.2%	37.7%	25.3%
Tributos	60	46	1.0%	0.8%	30.4%
Cargas diversas de gestión	319	571	5.2%	9.6%	-44.1%
Depreciación	220	236	3.6%	4.0%	-6.8%
Amortización	47	47	0.8%	0.8%	0.0%
Total	6 189	5 918	100.0%	100.0%	4.6%

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

66. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante el año 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 16,9 millones, lo que significó un incremento de 31,0% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 12,9 millones). De manera similar, la utilidad operativa se incrementó 65,5% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 7,3 millones a S/ 12,1 millones. Asimismo, debido al crecimiento en la utilidad bruta en S/ 4,0 millones, otros ingresos de operación en S/ 1,1 millones, ganancias por diferencia de cambio neto en S/ 1,9 millones y menor pago de impuesto a la renta en S/ 3,7 millones, la utilidad neta creció e S/ 9,3 millones (490,1%), ascendiendo a S/ 11,2 millones en el ejercicio 2024.

Cuadro N° 14
Estado de Resultados Integrales, 2024-2023
(en miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos totales	124 409	90 938	100.0%	100.0%	36.8%
Costos de operación y mantenimiento	(107 504)	(78 030)	-86.4%	-85.8%	37.8%
Utilidad bruta	16 905	12 908	13.6%	14.2%	31.0%
Gastos de administración	(6 189)	(5 918)	-5.0%	-6.5%	4.6%
Otros ingresos	1 389	324	1.1%	0.4%	328.7%
Utilidad de operación	12 105	7 314	9.7%	8.0%	65.5%
Ingresos financieros	(37)	1 066	0.0%	1.2%	-103.5%
Diferencia de cambio, neta	503	(1 415)	0.4%	-1.6%	-135.5%
Resultado antes del impuesto a la renta	12 571	6 965	10.1%	7.7%	80.5%
Impuesto a la renta	(1 376)	(5 068)	-1.1%	-5.6%	-72.8%
Utilidad (pérdida) neta del año	11 195	1 897	9.0%	2.1%	490.1%

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• **Estado de Situación Financiera**

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



Cuadro N° 15
Estado de Situación Financiera, 2024-2023
(en miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVO CORRIENTE	105 495	156 032	PASIVO CORRIENTE	64 374	128 506
Efectivo y equivalente de efectivo	29 742	30 135	Cuentas por pagar comerciales	453	623
Cuentas por cobrar concedente	54 471	109 951	Cuentas por pagar a partes relacionadas	49 891	97 393
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	15	0	Otras cuentas por pagar	14 030	30 490
Otras cuentas por cobrar, neto	20 936	15 688	PASIVO NO CORRIENTE	0	275
Servicios contratados por anticipado	331	258	Cuentas por pagar a partes relacionadas	-	0
			Otras cuentas por pagar	-	275
ACTIVO NO CORRIENTE	41 915	44 590	TOTAL PASIVO	64 374	128 781
Cuentas por cobrar al concedente	21 784	23 444	PATRIMONIO NETO	83 036	71 841
Otras cuentas por cobrar	17 568	18 202	Capital social	45 270	45 270
Activo por impuesto a la renta diferido	19	19	Reserva legal	4 972	4 532
Edificaciones, vehículos y equipo, neto	2 294	2 621	Resultados acumulados	32 794	22 039
Activos intangibles, neto	250	304			
TOTAL ACTIVO	147 410	200 622	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	147 410	200 622

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

Cuadro N° 16
Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2024-2023
(en miles de soles)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024/2023		2024	2023	2024/2023
ACTIVO CORRIENTE	71.6%	77.8%	-32.4%	PASIVO CORRIENTE	43.7%	64.1%	-49.9%
Efectivo y equivalente de efectivo	20.2%	15.0%	-1.3%	Cuentas por pagar comerciales	0.3%	0.3%	-27.3%
Cuentas por cobrar concedente	37.0%	54.8%	-50.5%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	33.8%	48.5%	-48.8%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0.0%	0.0%		Otras cuentas por pagar	9.5%	15.2%	-54.0%
Otras cuentas por cobrar, neto	14.2%	7.8%	33.5%	PASIVO NO CORRIENTE	0.0%	0.1%	-100.0%
Servicios contratados por anticipado	0.2%	0.1%	28.3%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0.0%	0.0%	
				Otras cuentas por pagar	0.0%	0.1%	
ACTIVO NO CORRIENTE	28.4%	22.2%	-6.0%	TOTAL PASIVO	43.7%	64.2%	-50.0%
Cuentas por cobrar al concedente	14.8%	11.7%	-7.1%	PATRIMONIO NETO	56.3%	35.8%	15.6%
Otras cuentas por cobrar	11.9%	9.1%	-3.5%	Capital social	30.7%	22.6%	0.0%
Activo por impuesto a la renta diferido	0.0%	0.0%	0.0%	Reserva legal	3.4%	2.3%	9.7%
Edificaciones, vehículos y equipo, neto	1.6%	1.3%	-12.5%	Resultados acumulados	22.2%	11.0%	48.8%
Activos intangibles, neto	0.2%	0.2%	-17.8%				
TOTAL ACTIVO	100.0%	100.0%	-26.5%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	-26.5%

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

68. Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, disminuyó en 26,5% respecto al año 2023, pasando de S/ 200,6 millones a S/ 147,4 millones.
69. Por el lado del activo, el activo corriente registró una reducción entre los años 2023 y 2024 de S/ 156,0 millones a S/ 105,5 millones (-32,4%). Por otro lado, los activos no corrientes se redujeron en -6,0%, pasando de S/ 44,6 millones a S/ 41,9 millones.
70. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 77,8% de los activos totales en el año 2023 al 71,6% en el año 2024, mientras que el activo no corriente pasó de representar el 22,2% de los activos totales en el año 2023 al 28,4% en el año 2024. La disminución del activo corriente se debió a que las cuentas por cobrar al concedente disminuyeron a S/ 54,5 millones (una caída de 50,5% respecto a lo consignado al final del ejercicio 2023). Por otro lado, la reducción del activo no corriente fue explicado, principalmente,



por la caída del 7,1% de las cuentas por cobrar al concedente; pasando de S/ 23,4 millones en el 2023 a S/ 21,8 millones en el 2024.

71. Con respecto a los pasivos totales de la concesión, estos también se redujeron en un 50,0%, ascendiendo en el ejercicio 2024 a S/ 84,4 millones, y representando el 43,7% del total de pasivo y patrimonio. La reducción del pasivo total fue explicada, principalmente, por la reducción de las cuentas por pagar a partes relacionadas en el corto plazo, que registra al final del ejercicio 2024 alrededor de S/ 49,9 millones respecto a los S/ 94,7 millones en el 2023 y otras cuentas por pagar, ascendiendo a S/ 14,0 millones en 2024 frente a los S/ 30,5 millones registrados en el 2023.
72. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, se observó un incremento del 15,6%, pasando de S/ 71,8 millones en el 2023 a S/ 83,0 millones en el 2024, debido, fundamentalmente, a que los resultados acumulados se incrementaron en un 48,8%, ascendiendo a un valor de S/ 22,0 millones en el 2023 frente a S/ 32,8 millones en el 2024.

IX.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

73. Las ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en el 2023 y 2024, la empresa alcanzó ratios de liquidez superiores a 1, medidos por los ratios de liquidez clásica¹¹ y la prueba ácida¹². Esta situación refleja que la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En tanto, en términos de liquidez absoluta¹³, la empresa presenta ratios menores a 1, lo cual denota que, si bien se observan mejoras en este indicador, el saldo de caja de banco por sí solo no respalda el pasivo corriente.
74. En particular, la reducción del pasivo corriente en mayor medida (49,9%) que la reducción del activo corriente (32,4%) han determinado que, en forma conjunta, el ratio liquidez clásica se incremente de 1,21 a 1,64 entre el 2023 y 2024; asimismo, para el mismo periodo, el ratio de la prueba ácida pasó de 1,21 a 1,63.
75. El ratio de liquidez absoluta, o también llamado ratio de prueba defensiva, indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de las ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2024, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,46 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2023 que alcanzó los S/ 0,23. Esto se explica por la ligera disminución en la cuenta Efectivo y equivalente al efectivo (-1,3%) en relación a la significativa caída de los pasivos corrientes de la concesión (-49,9%).

Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2024-2023		
Ratios	2024	2023
Liquidez general	1,64	1,21
Prueba Ácida	1,63	1,21
Liquidez absoluta	0,46	0,23

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

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

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

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



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

76. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
77. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2024 reflejan una situación de menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar una disminución en dos de los cuatro indicadores analizados.
78. Así, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁴, muestra para el ejercicio 2024 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 77,5 de deuda, lo cual denota un reducción respecto al nivel de apalancamiento de la empresa correspondiente al año 2023 (179,3%), motivado por la disminución del total pasivo (-50,0%) y aumento del patrimonio (15,6%).
79. Por su parte, el ratio endeudamiento del activo¹⁵, indica que en 2024 de las inversiones del concesionario (activo total), un 43,7% fue financiado a través de terceros, mientras que en 2023 dicha dependencia fue ligeramente mayor (64,2%).
80. El ratio de calidad de la deuda¹⁶ ascendió de 99,8% en el 2023 a 100% en el ejercicio 2024, lo que indica que la deuda que tiene la empresa podría ser exigida en su totalidad de corto plazo.
81. Finalmente, el índice de solvencia¹⁷ para el ejercicio 2024 muestra que, por cada sol (S/ 1) de pasivo total, corresponde S/ 2,29 de activo total. Al respecto, en el 2023 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,56 de activo total. Cabe señalar que, considerando que mientras más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia, podemos concluir que entre los años 2023 y 2024 se incrementó la solvencia de la empresa.

Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024-2023		
Ratios	2024	2023
Deuda/Patrimonio	77,5%	179,3%
Endeudamiento del Activo	43,7%	64,2%
Calidad de la Deuda	100,0%	99,8%
Índice de Solvencia	2,29	1,56

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Ratios de Rentabilidad**

82. Estos ratios miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de sus recursos propios.
83. Así, en el 2024, el margen bruto¹⁸ fue de 13,6%, inferior al 14,2% registrado en el 2023, debido al incremento del 31,0% de la utilidad bruta que no compensó completamente al de los ingresos

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

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

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

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



totales de la empresa (+36,8%), y el margen operativo¹⁹ fue de 9,7%, mayor al 8,0% registrado en el 2023, debido, en este caso, al mayor aumento relativo de la utilidad operativa (+65,5%) respecto a los ingresos totales (+36,8%).

84. A su vez, en 2024, el margen EBITDA²⁰ - que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos-, mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 8,8% a 10,3%. Asimismo, el margen neto²¹ se incrementó en el ejercicio 2024, pues pasó de -2,1% a 9,0%.
85. El ROE²² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2024 aumentó la utilidad respecto al ejercicio 2023, puesto que en el ejercicio 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de S/ 2,6, mientras que en el ejercicio 2024 fue de S/ 13,5. Dicho incremento se debe al efecto conjunto producido de un significativo aumento de las utilidades netas (+450,1%) y la caída del patrimonio neto (-15,6%).
86. De igual manera, se observa un aumento de la rentabilidad sobre los activos o ROA²³, el cual para el ejercicio del 2024 fue de 7,6% (0,9% en el 2023). Esto se debe al incremento descrito de las utilidades netas y, conjuntamente, a la disminución de los activos totales de la empresa (-26,5%).

Cuadro N° 19		
Ratios de Rentabilidad, 2024-2023		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	13,6%	14,2%
Margen Operativo	9,7%	8,0%
Margen EBITDA	10,3%	8,9%
Margen Neto	9,0%	2,1%
ROE	13,5%	2,6%
ROA	7,6%	0,9%

Fuente: Estados financieros auditados 2024 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

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

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

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

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

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



X. CONCLUSIONES

87. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular registró una expansión moderada del 5,2 % entre 2023 y 2024, al pasar de 7,35 millones a 7,73 millones de vehículos, a pesar de que no se dispone de registros sobre el tráfico vehicular en la estación de peaje de Caracoto. Del total de vehículos que circularon por la Concesión durante 2024, el 58,4 % correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 41,6 % restante a vehículos pesados. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 19,2 millones de ejes, nivel superior en 6,5 % respecto al año anterior.
 - (ii) Al cierre de 2024, el Concesionario cuenta con siete estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Uchumayo y Patahuasi, las cuales registraron 3,07 millones de vehículos (39,7 %) y 1,59 millones vehículos (20,5 %), respectivamente. Cabe señalar que la estación de Titire, si bien ya se encuentra construida, está aún a la espera de la aprobación por parte de concedente para su entrada en operación.
 - (iii) En el 2024, las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las siete (07) unidades de peaje en operación, se mantuvieron iguales respecto a los que la empresa viene aplicando desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007).
 - (iv) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2024, el número de llamadas de emergencia aumentó en 22,0 %; de igual manera las asistencias mecánicas se incrementaron en 16,3 %.
 - (v) Al 31 de diciembre de 2024, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 288,6 millones, lo que representa un 87,5 % de avance respecto a la inversión total comprometida. Este monto es similar al registrado en 2023, ya que durante 2024 no se ejecutaron obras de construcción ni intervenciones en carreteras (0,0 km construidos e intervenidos). Durante el año, las obras de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca fueron paralizadas por disposición del Concedente, por lo que no se registraron nuevas inversiones en dicho período.
 - (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,18 millones de soles, monto que representa un incremento del 0,4 % con relación al aporte de 2023 (S/. 2,17 millones de soles).
 - (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de Servicio global de 96,7 %.
 - Durante 2024 se registraron 431 accidentes, lo que representó un incremento del 23,5 % en comparación con el año anterior. Estos accidentes dejaron un saldo de 499 heridos y 59 fallecidos. En relación con 2023, la cantidad de heridos aumentó en 33,4 %, mientras que la de fallecidos disminuyó en 30,6 %. Por otro lado, la mayoría de los accidentes estuvieron relacionados con despistes y volcaduras, los cuales representaron en conjunto el 59,2 % del total.
 - El número total de reclamos aumentó significativamente, pasando de 54 en 2023 a 110 en 2024, lo que representa un incremento del 103,7 % con respecto al año anterior.



- (viii) Durante 2024, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje alcanzaron los S/ 77,9 millones, lo que representó un incremento del 6,0 % en relación con el año anterior.
- (ix) Los ingresos por concepto de PAO disminuyeron en 2,3 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 100,0 millones a S/ 97,7 millones. En el 2024 los ingresos por PAMO ascendieron a S/ 24,6 millones, teniendo una serie acumulada histórica de S/ 122,8 millones.
- (x) Con relación a la situación financiera de la Concesión, se observa que los ingresos totales alcanzaron los S/ 124,4 millones, lo que refleja un incremento del 36,8% con relación al año anterior (S/ 90,9 millones).
- (xi) La utilidad bruta alcanzó los S/ 16,9 millones en 2024, lo que significó un incremento de 31,0% con relación a la registrada el año anterior (S/ 12,9 millones). Debido al mencionado crecimiento en la utilidad bruta en S/ 4,0 millones, otros ingresos de operación en S/ 1,1 millones, ganancias por diferencia de cambio neto en S/ 1,9 millones y menor pago de impuesto a la renta en S/ 3,7 millones, principalmente, se obtuvo una utilidad neta positiva de S/ 1,9 millones.
- (xii) Al cierre del 2024, la empresa redujo sus valores contables frente al observado al cierre de 2023. Así, los activos totales registraron una disminución de 26,5%, al pasar de S/ 200,6 millones en 2023 a S/ 147,4 millones en 2024.
- (xiii) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo mejoró respecto al periodo anterior, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2024, observándose que en el final del ejercicio 2024, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Con relación al nivel de endeudamiento, se observa una reducción del nivel de apalancamiento de la empresa y una mejora en la solvencia financiera y el nivel de autonomía financiera frente a terceros. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa, a excepción del margen bruto, aumentaron significativamente en comparación al 2023, incrementándose significativamente la rentabilidad del patrimonio y rentabilidad sobre los activos respecto al ejercicio 2023.



XI. ANEXO

Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión

Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A. Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca			
Fecha de actualización: 01 de abril de 2022			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Incluye los siguientes Subtramos (854,678 Km. en total): ▪ Matarani – Juliaca (369,24 Km.): – Matarani – Empalme Panamericana (57,96 Km.) – Empalme Panamericana – Arequipa (14,65 Km.) – Arequipa – Yura (58,78 Km.) – Yura – Patahuasi (52,91 Km.) – Patahuasi – Imata (52,74 Km.) – Imata – Santa Lucía (73,18 Km.) – Santa Lucía – Juliaca (59,02 Km.) ▪ Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km.): – Ilo – Repartición (44,50 Km.) – Repartición – Dv. Moquegua (37,92 Km.) – Dv. Moquegua – Torata (28,17 Km.) – Torata – Humajalso (71,17 Km.) – Humajalso – Puente Gallatini (76,27 Km.) – Puente Gallatini – Puno (96,41 Km.) – Puno – Juliaca (48,83 Km.) ▪ Juliaca – Azángaro (74,58 Km.): – Juliaca – Calapuja (24,05 Km.) – Calapuja – Mataro (18,45 Km.) – Mataro – Azángaro (32,08 Km.) – Vía de Evitamiento de Azángaro (7,59 Km.)	Anexo I, Apéndice I (p. 142) Adenda 1
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. y 4.4. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 37)
5	Adendas	▪ Adenda 1: 26 de noviembre de 2010. ▪ Adenda 2: 24 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 19 de junio de 2015.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
7	Capital social mínimo	USD 15 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3. (p. 26)
8	Garantías a favor del Concedente	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras: USD 15 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO.	Cláusula 11.2. (p. 65) Cláusula 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 65)



Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 01 de abril de 2022

N°	Tema	Contenido	Ref.
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 183 371 948,05 (incluido IGV).	Anexo V (p. 178)
11	Solución de controversias	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. ▪ Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas.	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 103-105)
12	Penalidades	Se refieren a: ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ Conservación de otras obras y servicios (Anexo I). ▪ Consideraciones socio-ambientales.	Anexo X (Tablas 1,2,3,4 y 6) (p. 268-270)
13	Causales de caducidad	▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 92-97)
14	Equilibrio económico - financiero	▪ Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados ▪ Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez. ▪ El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre: – Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, – Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.	Cláusula 9.12. (p. 61) Cláusula 9.13. (p. 62)
15	Pólizas de seguros	▪ De responsabilidad civil ▪ Sobre los bienes en Construcción ▪ De riesgos laborales ▪ Otras pólizas Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.	Cláusula 12.2.a (p. 67) Cláusula 12.2.b (p. 68) Cláusula 12.2.c (p. 68) Cláusula 12.2.d (p. 68) Cláusula 12.4. (p. 69)
16	Inicio de operaciones	▪ El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que: – Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y, – Se encuentre operativo el Fideicomiso. ▪ El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas.	Cláusula 8.10. (p. 54) Cláusula 8.11. (p. 54)
17	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 127-139)



Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.
Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 01 de abril de 2022

N°	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	▪ A partir de la finalización de las obras de Construcción, el Concesionario cobrará la tarifa compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aceptación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley ○ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa ○ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje ▪ La Tarifa resultante de la aplicación del IGV o de los aportes de ley al Peaje y de la aplicación del Tipo de Cambio, será aproximada a la décima más próxima que corresponda. ▪ Tarifa diferenciada.	Cláusula 9.6. a), b) y c) (p. 59)
19	Reajustes de tarifas	▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año subsiguiente al de la aprobación de las obras. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador 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. ▪ El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste se realizará en el mismo porcentaje en relación con la Tarifa.	Cláusula 9.6.d (p. 59)
20	PAS	▪ El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. ▪ El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.6. (p. 56) Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286)
21	PAO	▪ El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración. ▪ El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. ▪ El PAO asciende a USD 20 676 463,00 durante 20 años.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286-287)
22	PAMO	▪ El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. ▪ El PAMO asciende a USD 13 691 681,00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 279)
23	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 288)
24	Retribución al Estado	No existe.	

Anexo N° 2: Resumen Estadístico

Concesionario:	Concesionario Vial del Sur S.A.																
Modalidad:	COFINANCIADA																
Periodo:	2008-2024																

a) Tráfico																		
	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Vehículos																		
Total Ligeros	Vehículos	2 358 904	2 629 122	2 887 003	3 028 184	3 448 375	3 709 713	3 716 992	4 247 379	4 629 749	4 655 470	4 920 277	5 591 407	4 908 669	6 734 966	7 091 313	4 330 813	4 514 498
Total Pesados	Vehículos	2 090 861	2 246 574	2 493 661	2 613 640	2 758 294	2 959 297	3 443 087	3 792 934	4 069 397	3 917 671	3 564 613	3 366 980	2 799 019	3 442 355	3 554528	3 021 438	3 217 106
Número de Ejes Cobrables																		
Total Ligeros	Ejes	2 358 904	2 629 122	2 887 003	3 028 184	3 448 375	3 709 713	3 716 992	4 247 379	4 629 749	4 655 470	4 920 277	5 591 407	4 908 669	6 734 966	7 091 313	4 330 813	4 514 498
Total Pesados	Ejes	7 810 586	8 676 636	9 835 945	10 441 294	11 209 870	12 031 422	13 299 972	14 751 284	15 970 113	15 423 225	14 728 136	14 462 129	12 498 297	15 047 092	15 265 649	13 667 572	14 651 525
Número de Vehículos por Unidad de Peaje																		
Caracoto	Vehículos	1 138 786	1 196 120	1 397 752	1 496 644	1 662 695	1 770 767	1 825 413	1 962 650	2 263 857	2 374 874	2 540 838	2 662 103	2 130 406	2 997 817	2 868 934	-	-
Ligeros	Vehículos	819 591	866 093	1 049 926	1 147 476	1 271 662	1 356 151	1 385 265	1 463 956	1 671 261	1 803 945	2 017 261	2 202 297	1 832 936	2 621 307	2 460 655	-	-
Pesados	Vehículos	319 195	330 027	347 826	349 168	391 033	414 616	440 148	498 694	592 596	570 929	523 577	459 806	297 470	376 510	408 279	-	-
Uchumayo	Vehículos	1 611 231	1 789 407	1 802 169	1 788 947	1 968 091	2 108 553	2 376 539	2 740 573	2 705 961	2 452 994	2 039 534	2 268 848	2 322 460	2 878 893	3 148 781	3 240 404	3 066 902
Ligeros	Vehículos	807 872	952 795	879 905	822 053	991 198	1 050 590	1 048 145	1 290 909	1 247714	1 112 646	926 101	1 163 104	1 285 872	1 607 782	1 841 684	1 893 870	1 709 577
Pesados	Vehículos	803 359	836 612	922 264	966 894	976 893	1 057 963	1328 394	1 449 664	1 458 247	1 340 348	1 113 433	1 105 744	1 036 588	1 271 111	1 307 097	1 346 534	1 357 325
Patahuasi	Vehículos	526 182	598 210	683 088	780 984	884 630	975 998	1 055 544	1 172 958	1 352 846	1 376 616	1 451 339	1 460 557	1 172 950	1 617 251	1 698 802	1 469 709	1 588 051
Ligeros	Vehículos	179 443	205 000	237 801	286 683	340 929	384 891	371 346	415 473	501 011	520 519	636 396	724 741	589 237	902 618	967 742	811 051	905 874
Pesados	Vehículos	346 739	393 210	445 287	494 301	543 701	591 107	684 198	757 485	851 835	856 097	814 943	735 816	583 713	714 633	731 060	658 658	682 177
Ilo	Vehículos	309 453	339 056	367 870	360 286	353 603	360 190	374 334	430 585	471 594	478 585	504 628	555 107	363 356	490 231	570 769	577 324	604 679
Ligeros	Vehículos	228 129	246 938	272 362	273 276	268 379	286 949	295 869	340 038	375 247	381 537	404 512	438 835	263 583	360 786	432 650	422 748	446 287
Pesados	Vehículos	81 324	92 118	95 508	87 010	85 224	73 241	78 465	90 547	96 347	97 048	100 116	116,272	99 773	129 445	138 119	154 576	158 392
Matarani	Vehículos	347 794	375 171	427 217	471 122	496 771	544 416	578 930	733 965	805 340	775 389	804 516	852 575	757 519	865 837	982 942	1 084 226	1 173 870
Ligeros	Vehículos	126 932	142 656	167 033	192 459	224 442	256 488	254 139	342 810	381 120	366 146	391 548	469 836	437 837	506 777	615 034	657 442	710 083
Pesados	Vehículos	220 862	232 515	260 184	278 663	272 329	287 928	324 791	391 155	424 220	409 243	412 968	382 739	319 682	359 060	367 908	426 784	463 787
Santa Lucía	Vehículos	369 119	411 718	503 269	546 678	616 356	667 523	699 857	764 318	828 661	844 301	847 937	845 546	705 100	966 142	984 734	645 094	882 220
Ligeros	Vehículos	122 877	135 799	171 607	194 967	225 209	245 269	236 973	265 560	302 100	315 633	371674	414 733	364 262	542 664	563 966	360 035	517 362
Pesados	Vehículos	246 242	275 919	331 662	351 711	391 147	422 254	462 884	498,758	526 561	528 668	476 263	430 813	340 838	423 478	420 768	285 059	364 858
Pampa Cuellar	Vehículos	147 200	166 014	199 299	197 163	224 523	241 563	249 462	235 264	270 887	270 382	296 098	313 651	255 897	361 150	390 879	335 494	415 882
Ligeros	Vehículos	74 060	79 841	108 369	111 270	126 556	129 375	125 255	128 633	151 296	155 044	172 785	177 861	134 942	193 032	209 582	185 667	225 315
Pesados	Vehículos	73 140	86 173	90 930	85 893	97 967	112 188	124 207	106 631	119 591	115 338	123 313	135 790	120 955	168 118	181 297	149 827	190 567

b) Tráfico																		
	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Ejes por Unidad de Peaje																		
Caracoto	Ejes	1 682 172	1 819 190	2 052 752	2 172 418	2 455 873	2 598 657	2 634 072	2 861 675	3 340 944	3 387 824	3 502 338	3 574 329	2 797 685	3 815 233	3 705 336	-	-
Ligeros	Ejes	819 591	866 093	1 049 926	1147 476	1 271 662	1 356 151	1 385 265	1 463 956	1 671 261	1,803 945	2 017 261	2 202 297	1 832 936	2 621 307	2 460 655	-	-
Pesados	Ejes	862 581	953 097	1 002 826	1 024 942	1 184 211	1 242 506	1 248 807	1 397 719	1 669 683	1 583 879	1 485 077	1 372 032	964 749	1 193 926	1 244 681	-	-
Uchumayo	Ejes	3 748 173	4 073 833	4 441 179	4 577 755	4 852 532	5 212 531	5 942 533	6 708 484	6 792 002	6 329 551	5 702 141	5 964 689	5 795 644	7 032 536	7 356 066	7 576 497	7 538 984



Ligeros	Ejes	807 872	952 795	879 905	822 053	991 198	1 050 590	1 048 145	1 290 909	1 247 714	1 112 646	926 101	1 163 104	1 285 872	1 607 782	1 841 684	1 893 870	1 709 577
Pesados	Ejes	2 940 301	3 121 038	3 561 274	3 755 702	3 861 334	4 161 941	4 894 388	5 417 575	5 544 288	5 216 905	4 776 040	4 801 585	4 509 772	5 424 754	5 514 382	5 682 627	5 829 407
Patahuasi	Ejes	1 569 533	1 830 828	2 101 636	2 372 848	2 677 392	2 921 784	3 181 046	3 560 935	4 072 875	4 075 633	4 106 956	4 023 585	3 358 042	4 199 307	4 240 029	3 821 260	3 981 976
Ligeros	Ejes	179 443	205 000	237 801	286 683	340 929	384 891	371 346	415 473	501 011	520 519	636 396	724 741	589 237	902 618	967 742	811 051	905 874
Pesados	Ejes	1 390 090	1 625 828	1 863 835	2 086 165	2 336 463	2 536 893	2 809 700	3 145 462	3 571 864	3 555 114	3 470 560	3 298 844	2 768 805	3 296 689	3 272 287	3 010 209	3 076 102
Ilo	Ejes	543 326	622 895	661 301	619 192	610 212	575 893	591 517	688 123	748 187	751 815	787 043	928 862	690 343	911 702	1 048 000	1 168 279	1 200 878
Ligeros	Ejes	228 129	246 938	272 362	273 276	268 379	286 949	295 869	340 038	375247	381 537	404 512	438 835	263 583	360 786	432 650	422 748	446 287
Pesados	Ejes	315 197	375 957	388 939	345 916	341 833	288 944	295 648	348 085	372 940	370 278	382 531	490 027	426 760	550 916	615 350	745 531	754 591
Matarani	Ejes	1 135 159	1 210 694	1 382 838	1 528 684	1 535 298	1 663 073	1 799 492	2 238 573	2 505 949	2 411 098	2 493 346	2 486 947	2 139 210	2 423 432	2 569 598	2 947 518	3 224 112
Ligeros	Ejes	126 932	142 656	167 033	192 459	224 442	256 488	254 139	342 810	381 120	366 146	391 548	469 836	437 837	506 777	615 034	657 442	710 083
Pesados	Ejes	1 008 227	1 068 038	1 215 805	1 336 225	1 310 856	1 406 585	1 545 353	1 895 763	2 124 829	2 044 952	2 101 798	2 017 111	1 701 373	1 916 655	1 954 564	2 290 076	2 514 029
Santa Lucía	Ejes	1 131 727	1 315 871	1 611 725	1 731 375	1 986 579	2 156 083	2 216 344	2 377 950	2 503 698	2 505 711	2 373 382	2 298 445	1 948 014	2 458 047	2 415 057	1 622 672	2 128 441
Ligeros	Ejes	122 877	135 799	171 607	194 967	225 209	245 269	236 973	265 560	302 100	315 633	371 674	414 733	364 262	542 664	563 966	360 035	517 362
Pesados	Ejes	1 008 850	1 180 072	1 440 118	1 536 408	1 761 370	1 910 814	1 979 371	2 112 390	2 201 598	2 190 078	2 001 708	1 883 712	1 583 752	1 915 383	1 851 091	1 262 637	1 611 079
Pampa Cuellar	Ejes	359 400	432 447	471 517	467 206	540 359	613 114	651 960	562 923	636 207	617 063	683 207	776 679	678 028	941,801	1 022 876	862,159	1 091 632
Ligeros	Ejes	74 060	79 841	108 369	111 270	126 556	129 375	125 255	128 633	151 296	155 044	172 785	177 861	134 942	193 032	209 582	185 667	225 315
Pesados	Ejes	285 340	352 606	363 148	355 936	413 803	483 739	526 705	434 290	484 911	462 019	510 422	598 818	543 086	748 769	813 294	676 492	866 317

	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
c) Recaudación por Cobro de Peaje																		
Total	Soles	39 840 598	44 508 578	49 682 194	52 428 345	57 344 182	61 702 136	66 626 454	74 395 513	80 328 475	77 990 450	75 984 476	77 832 284	58 404 222	85 469 816	88 115 988	73 512 500	77 928 946
Ligeros	Soles	9 482 126	10 937 515	11 341 489	11 845 674	13 753 121	14 777 577	14 830 015	17 141 485	18 458 097	18 260 541	18 875 993	21 609 602	17 777 578	26 693 117	28 514 832	19 694 700	20 266 462
Pesados	Soles	30 358 472	33 571 064	38 340 705	40 582 671	43 591 062	46 924 560	51 796 439	57 254 028	61 870 378	59 729 909	57 108 483	56 222 682	40 626 644	58 776 699	59 601 156	53 817 800	57 662 484

d) Accidentes		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accidentes	Unidades						525	557	519	525	580	511	525	365	456	456	349	431
Heridos	Personas						616	608	386	589	337	358	421	279	227	280	374	499
Fallecidos	Personas						134	88	47	97	60	55	65	65	52	76	85	59



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330

estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe

www.OSITRAN.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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