



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2023: Concesión del IIRSA Centro - Tramo 2: Pte. Ricardo Palma - La Oroya - Huancayo y La Oroya - Dv. Cerro de Pasco

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

Primera versión: junio de 2024

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	10
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
	IV.1. Tráfico vehicular	12
	IV.2. Servicios complementarios.....	15
V.	ESQUEMA TARIFARIO	18
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	19
	VI.1. Inversiones	19
	VI.2. Aporte por Regulación	20
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	21
	VII.1. Niveles de Servicio	21
	VII.2. Indicadores de Tráfico	21
	VII.3. Accidentes	22
	VII.4. Reclamos.....	26
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	26
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	27
	IX.1. Estados Financieros	27
	IX.2. Indicadores Financieros.....	31
X.	CONCLUSIONES	34
	ANEXO N° 1 Ficha del Contrato de Concesión	36
	ANEXO N° 2 Situación del Peaje de Ticlio	39
	ANEXO N° 3 Resumen estadístico	40



CUADROS

Cuadro N° 1 Datos generales de la concesión	7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales	10
Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial	11
Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2022 – 2023.....	14
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje 2023.....	15
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2023	17
Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas, 2022	19
Cuadro N° 8 Obligaciones asociadas a las OPA.....	19
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia 2014 – 2022.....	22
Cuadro N° 10 Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2023	24
Cuadro N° 11 Motivo de reclamos por meses año 2023	26
Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales. 2021 - 2020 (En miles de soles)	28
Cuadro N° 13 EBITDA. 2021 – 2020.....	28
Cuadro N° 14 Estado de Situación Financiera 2021 – 2020.....	30
Cuadro N° 15 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021 – 2020...30	
Cuadro N° 16 Ratios de Liquidez 2021 – 2020	31
Cuadro N° 17 Ratios de Endeudamiento 2021 – 2020	32
Cuadro N° 18 Ratios de Rentabilidad 2021 – 2020.....	33

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa de la concesión	10
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico, 2011 – 2023	13
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2022 - 2023	13
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico, 2023	14
Gráfico N° 5: Evolución del número de llamadas de emergencia, 2023	16
Gráfico N° 6: Motivo de llamadas de emergencia, 2022-2023	16
Gráfico N° 7: Asistencias médicas	17
Gráfico N° 8: Asistencias mecánicas	18
Gráfico N° 9: Aporte por regulación, 2022 - 2023.....	21
Gráfico N° 10: Intensidad Media Diaria (IMD) 2022 - 2023	22
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2023	23
Gráfico N° 12 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023	24
Gráfico N° 13: Accidentes según tipo y causa probable 2023.....	25
Gráfico N° 14: Indicadores de accidentes, 2014-2023	25
Gráfico N° 15: Recaudación de peaje por tipo de vehículo 2013 – 2023.....	26



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño a diciembre de 2023 de la Concesión del Tramo N° 2 del Corredor Vial Interoceánico Centro: Puente Ricardo Palma – La Oroya – Huancayo y La Oroya – Dv. Cerro de Pasco (en adelante, IIRSA Centro – Tramo 2). En particular, se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión, tales como: tráfico vehicular, tarifas de peaje, inversiones, desempeño operativo, indicadores comerciales, entre otros.

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

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

En el 2023, el número de vehículos que transitaron por la vía de la Concesión ascendió a 5,55 millones, cifra inferior en 5,1% a los vehículos registrados en el 2022 (5,84 millones). En términos de ejes cobrables, durante 2023, el tráfico de vehículos pesados representó el 41,1% del total de ejes cobrables de los vehículos pesados.

Durante 2023, se registraron 6,962 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes, cifra que representó un aumento de 5,6% con relación a las llamadas recibidas el año anterior. Del total de dichas llamadas, el 77% fueron efectuadas para solicitar auxilio mecánico. Así el 98,5% de estas, fueron reportadas mediante el teléfono celular. Además, del total de incidentes reportados en el 2023, el 45,3% (3,153) generaron interrupción de la vía.

Con respecto a las asistencias médicas proporcionadas por el Concesionario, en el 2023 se prestaron 344 auxilios médicos, cifra 12,7% menor a las asistencias médicas brindadas el año anterior. Por otra parte, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4,789, lo cual representó una disminución del 6,9% respecto de lo registrado en el 2022.

En cuanto al desempeño operativo de la Concesión, en el 2023 se produjeron 1,206 accidentes, lo que significó un aumento en 3,5% en relación con el número de accidentes registrados en 2022(1,165). Adicionalmente, el número de heridos y fallecidos en el 2023 fue de 325 y 56, respectivamente.

Durante 2023, los usuarios de la infraestructura vial formularon 25 reclamos sobre los servicios prestados por el Concesionario, los cuales estuvieron relacionados a cobro de tarifa, mala atención, entre otros.

La tarifa aplicada a los vehículos ligeros a partir del 10 de enero de 2023 registró un incremento de 3,95% con relación a la tarifa del año anterior, al pasar de S/ 6,70 (incluido IGV) a S/ 7,60 (incluido IGV) por eje cobrable. La tarifa fue el resultado de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión.

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



Durante 2023, el Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. En ese sentido, la inversión acumulada fue de USD 120,3 millones, logrando así un 78,3% de avance de los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario.

En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, durante 2023 el concesionario efectuó un pago total de S/ 870,1 miles, superior en 0,04%, respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2022.

Durante 2023, la recaudación por el cobro de peaje creció en 0.4% respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 102,2 millones recaudados en el 2022 a S/ 102,6 millones en el 2023.

En 2023, el activo total del Concesionario ascendió a S/ 433,9 millones, lo que representó una caída de una ligera disminución de 0,1%. La solvencia mejoró ligeramente gracias a una reducción del pasivo total en S/ 5,04 millones, derivada de menores obligaciones financieras a largo plazo y el mayor patrimonio neto. El pasivo total fue de S/ 367,4 millones, representando el 84,7% del activo total, con el pasivo corriente y no corriente representando el 10,7% y el 74,0% del activo total, respectivamente. Los ingresos totales alcanzaron S/ 123,5 millones, con un aumento del 0,8%, mientras que los costos totales disminuyeron un 16,7%, resultando en una utilidad bruta de S/ 62,4 millones, un crecimiento del 26,9% respecto a 2022. Sin embargo, la utilidad neta fue de S/ 4,6 millones, una ligera disminución respecto a los S/ 6,6 millones del año anterior, debido principalmente a un incremento del 44,7% en los gastos financieros.

Para el 2023, el Concesionario mostró ratios de liquidez clásicos, prueba ácida y liquidez absoluta inferiores a la unidad, con valores de 0,60, 0,57 y 0,22, respectivamente, lo que indica que los activos a corto plazo no cubrieron las obligaciones de corto plazo. Estos indicadores reflejan una caída en comparación con la situación de liquidez de 2022. Sin embargo, los ratios de endeudamiento (Deuda-Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia) presentaron valores de 5,5, 84,7%, y 1,18, lo que sugiere que la empresa tiene mayor autonomía financiera y solvencia que en 2022. En 2023, los márgenes bruto, operativo y neto fueron positivos, situándose en 50,5%, 29,7% y 3,7%, respectivamente. Esto refleja una mejora en los márgenes bruto y operativo en comparación con 2022 (40,1% y 20,7%, respectivamente), aunque el margen neto disminuyó desde 5,4%. El ROE y el ROA también fueron positivos, con valores de 6,9% y 1,1%, respectivamente, aunque inferiores a los registrados en 2022 (10,6% y 1,5%). La Concesión presentó un margen EBITDA positivo del 41,5%, superior al 32,5% del año anterior, demostrando su capacidad para generar beneficios. No obstante, a pesar de la mejora en algunos márgenes, los indicadores de rentabilidad general como el ROE y el ROA fueron inferiores a los del año anterior.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. El 27 de julio de 2010 se otorgó la Buena Pro de la carretera Centro - Tramo 2 de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (en adelante, IIRSA) a la empresa Desarrollo Vial de los Andes (en adelante, DevianDES), constituida en el Perú el 08 de setiembre de 2010 con el único propósito de dedicarse a actividades vinculadas al contrato de concesión del Tramo 2 del IIRSA Centro.
2. Al 31 de diciembre de 2023, la empresa DevianDES S.A.C. cuenta con cuatro (4) accionistas: ConcaY S.A. con una participación de 40,96%, Nexus Infraestructura I FCP con una participación de 20,48%, Incoequipos S.A. con una participación de 4,43%, todas estas entidades domiciliadas en Colombia y Viviendas del Perú S.A.C. con una participación de 34,13% domiciliada en Perú².

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

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

Cuadro N° 1 Datos generales de la concesión	
Concesionario	Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S.A.C.
Accionistas de la Concesión	ConcaY S.A. (Colombia): 40,96% Incoequipos S.A. (Colombia): 4,43% Viviendas del Perú S.A.C. (Colombia): 34,13% Nexus (Infraestructuras) IFCP (Colombia): 20,48%
Modalidad de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar
Inversión comprometida	USD 153,7 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2023	USD 120,3 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	27 de setiembre de 2010
Vigencia de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

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

² Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. Estados Financieros Auditados 2022



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

Compromisos de inversión

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

Esquema tarifario

12. Respecto al régimen tarifario, el Contrato de Concesión establece que entre la fecha de inicio de la explotación de la Concesión y hasta antes de enero de 2012, el Concesionario debía cobrar la tarifa de peaje vigente a la fecha en que se inició la explotación. Posteriormente, a partir de enero de 2012, la tarifa a cobrar por el Concesionario en las estaciones de peaje existentes aumentó a USD 1,50.
13. De otro lado, todos los montos establecidos como peajes serán reajustados de forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al incremento del peaje a US\$ 1,5 en cada uno de los sub tramos, el cual, se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste³.

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

Donde:

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



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

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

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

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

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

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

Pagos al Estado

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

Modificaciones contractuales

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



de obras ejecutadas (es decir, 95% de las obras obligatorias). Cabe mencionar que, se encuentra pendiente la liberación del 47% de los terrenos para la ejecución de las ONPP, los cuales equivalen al 5% del total de obras obligatorias.

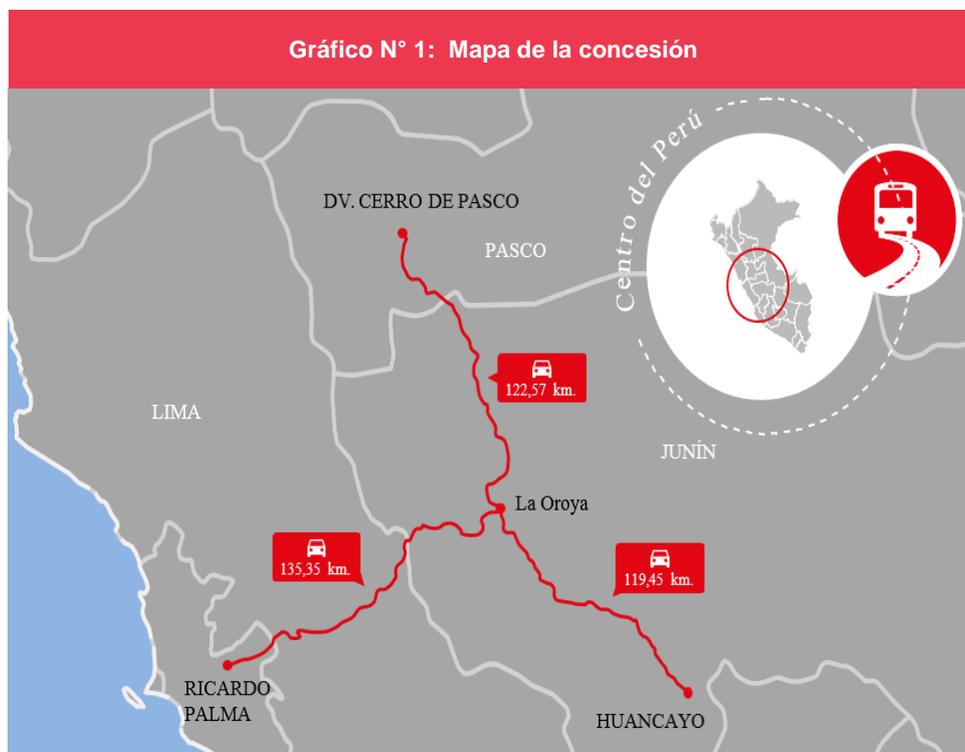
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	01 de setiembre de 2014
Principales temas:	(1) Permitir la aprobación parcial del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) de las Obras a Cargo del Concesionario.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	12 de enero de 2015
Principales temas: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

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán



II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

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

Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial

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

Fuente: Contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

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

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

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



27. Conforme lo señalado en la Cláusula 8.12 del contrato de Concesión los Servicios Obligatorios son los siguientes:

a) **Servicios gratuitos:**

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

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

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

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

IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

29. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que, las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en cada estación de peaje en operación en sentido ascendente como descendente, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁴.

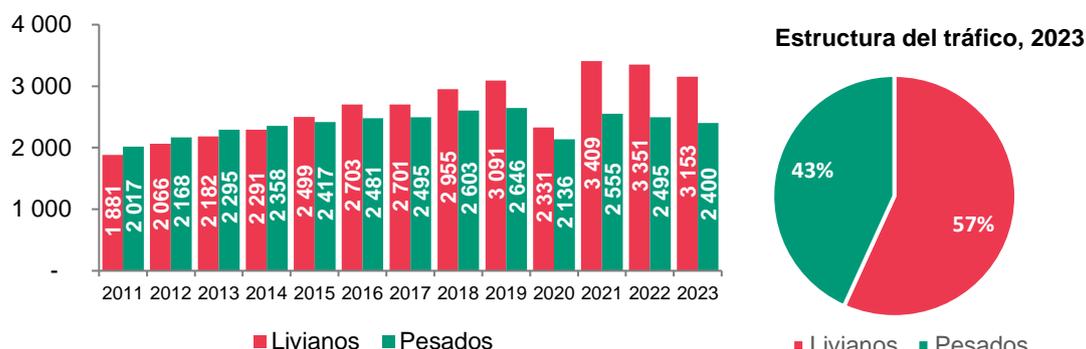
Trafico en unidades vehiculares

30. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2023 alcanzó los 5,55 millones, cifra 5,1% inferior a los 5,84 millones de vehículos registrados en el 2022. Del flujo total de vehículos de 2023, el 53,9% fueron vehículos ligeros (3,15 millones de unidades vehiculares) y el 41,1% restante fueron vehículos pesados (2,40 millones de unidades vehiculares). Como puede observarse del gráfico N° 2, al inicio de la concesión el mayor flujo de vehículos que circulaban por la vía concesionada correspondía a vehículos pesados; sin embargo, a partir de 2015 dicha tendencia se revirtió, registrándose desde dicho año un flujo mayor de vehículos ligeros que de vehículos pesados.

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



Gráfico N° 2: Evolución del tráfico, 2011 – 2023
(Miles de vehículos)

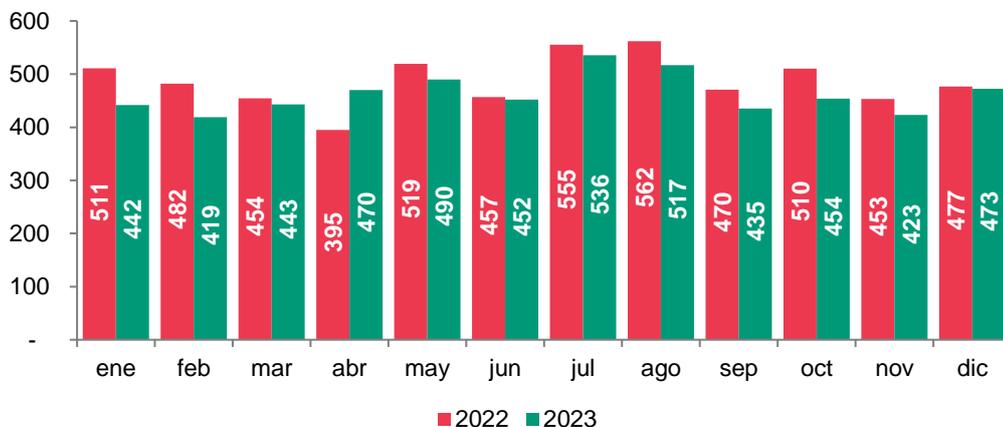


Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

31. En el siguiente gráfico muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2022 y 2023, apreciándose que en 2023 se presentó una disminución del tráfico en comparación con el año anterior. Se aprecia una reducción del tráfico en la mayoría de los meses del año, con excepción del mes de abril con un aumento del 19,1%; sin embargo, este incremento no fue significativo como el que se pareció en el año 2022.

Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2022 - 2023
(Miles de vehículos)



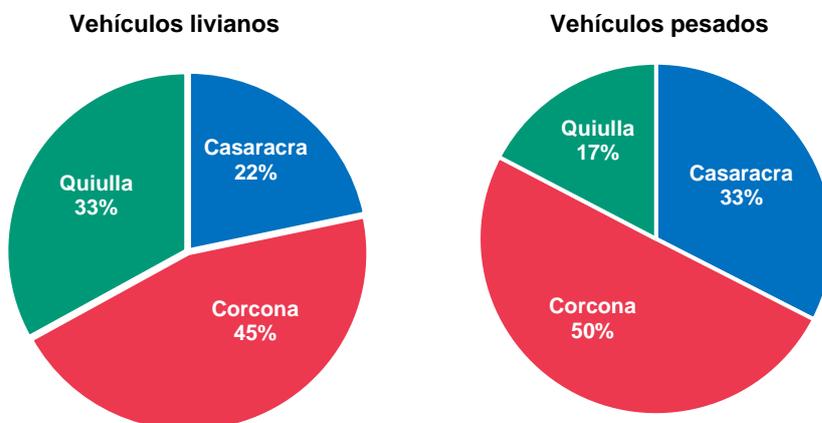
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

32. En cuanto al tráfico vehicular registrado por cada estación de peaje, en el siguiente cuadro se aprecia que entre 2022 y 2023, las estaciones de Corcona y Corcona han disminuido su volumen de tráfico en 92 mil unidades de vehículos (-11,8%) y en 105 mil unidades de vehículos (-6,9%), respectivamente.
33. En cuanto a la participación de cada estación de peaje, se aprecia que en el año 2023 la estación Quiulla registró la misma cifra de volumen de 1,042 miles de vehículos (0,0%).
34. Con relación al tipo de vehículo, durante 2023, la estación de Corcona concentró el 45,3% del tráfico vehicular liviano y el 50,1% del tráfico vehicular pesado respecto del tráfico total de la vía. En segundo lugar, se ubicó la estación de Quiulla, la cual registró el 33,0% y 32,6% del tráfico vehicular de vehículos livianos y pesados, respectivamente



**Gráfico N° 4: Evolución del tráfico, 2023
(Miles de vehículos)**



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

35. Al analizar el tráfico según tipo de vehículo, se observa que, en el caso de vehículos pesados, el tráfico en la estación de Corcona disminuyó 4,4% entre 2022 y 2023, al pasar de 1,259 a 1,203 mil vehículos. En ese mismo periodo, el flujo de vehículos pesados también experimentó una disminución de 6,1% y 2,8% en las estaciones de peaje de Casaracra y Quiulla, respectivamente. De otro lado, en la estación de Corcona que registró el mayor flujo de vehículos livianos (45,3% del total), se produjo un decremento de 6,9% en el tráfico de dichos vehículos entre 2022 y 2023, al pasar de 1 532 a 1 427 miles. La misma tendencia se registró en el resto de las estaciones de peaje.

**Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2022 – 2023
(Miles de vehículos)**

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2022	2023	Flujo	var. %
Livianos	Casaracra	776	684	-92	-11,9%
	Corcona	1 532	1 427	-105	-6,9%
	Quiulla	1 042	1 042	-0	0,0%
Pesados	Casaracra	832	782	-51	-6,1%
	Corcona	1 259	1 203	-56	-4,4%
	Quiulla	404	415	11	2,8%
Total	Casaracra	1 609	1 466	-143	-8,9%
	Corcona	2 791	2 630	-161	-5,8%
	Quiulla	1 446	1 457	11	0,8%

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

36. Al analizar el flujo de vehículos pesados⁵ medido en ejes cobrables se observa que entre 2022 y 2023 se produjo un descenso de 3,7% del total de ejes los cuales pasaron de 10,274 millones a 9,888 millones. El mayor número de ejes cobrables de vehículos

⁵ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



pesados correspondieron a vehículos con 6 ejes⁶ los representan el 57.24% del total de ejes de vehículos pesados que transitaron por la vía en el 2023.

37. Cabe indicar que las estaciones de peaje de Casaracra y Quiulla presentaron una caída en el flujo de ejes cobrables de vehículos pesados en el 2023 de 6,5% y 2,7% respectivamente con relación a lo registrado en el 2022. De igual manera sucedió en la estación Corcona la cual presentó una contracción de 3,9%.
38. Tal como se ha señalado anteriormente de las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada la de mayor afluencia de ejes cobrables de vehículos pesados en 2023 fue la estación de Corcona con 4,96 millones de ejes cobrables que representaron un poco más de la mitad (50,25%) del tráfico total de ejes cobrables de vehículos pesados que transitaron por la concesión.

Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje 2023
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7 a más	
Unidades vehiculares							
Casaracra	163,265	213,926	58,898	21,227	322,540	1,742	781,598
Corcona	275,147	312,399	93,538	34,097	480,048	8,045	1,203,274
Quiulla	86,103	132,149	39,888	13,100	140,751	3,348	415,339
Ejes cobrables							
Casaracra	326,530	641,778	235,592	106,135	1,935,240	12,466	3,257,741
Corcona	550,294	937,197	374,152	170,485	2,880,288	57,120	4,969,536
Quiulla	172,206	396,447	159,552	65,500	844,506	23,510	1,661,721

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

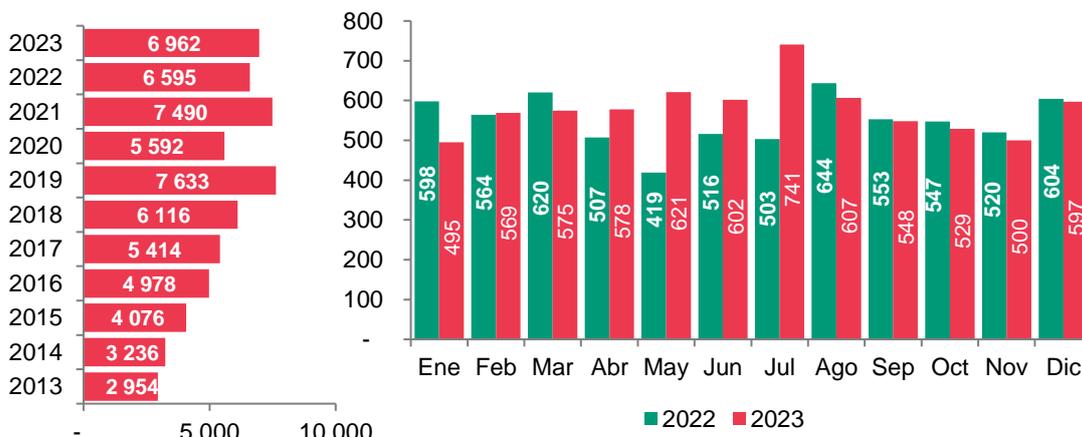
IV.2 Servicios complementarios

39. Como se ha mencionado previamente el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios tales como la central de emergencias asistencias mecánicas y asistencias médicas entre otros.
40. Así durante 2023 el número de llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes fue de 6,962 cifra que representó un aumento de 5,6% en relación con las llamadas efectuadas el año anterior. Como se aprecia en el siguiente gráfico en el 2023 la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de mayo, junio y julio.

⁶ Son los vehículos denominados “Camión semiremolque” que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Gráfico N° 5: Evolución del número de llamadas de emergencia, 2023
(Miles de vehículos)

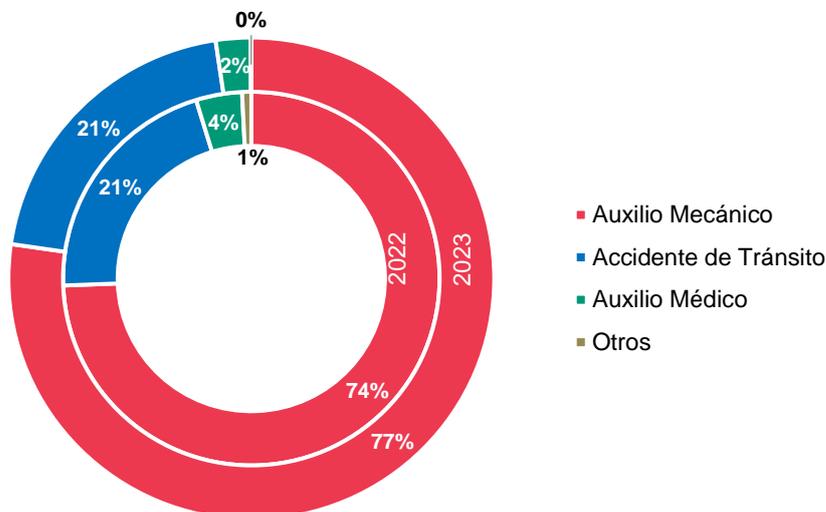


Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

41. Con relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2023 el mayor porcentaje de ellas (77%) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico seguido por reportes de accidentes de tránsito (21%) y solicitudes de auxilios médicos (2%).

Gráfico N° 6: Motivo de llamadas de emergencia, 2022-2023



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

42. Durante el 2023 se observó que del total de llamadas para reportar emergencias el 45,3% (3,153) generaron interrupción del tránsito vehicular siendo los desperfectos en la vía los incidentes (solicitudes de auxilio mecánico) el tipo de incidente que generó mayores interrupciones en la vía.



Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2023
(Número de llamadas)

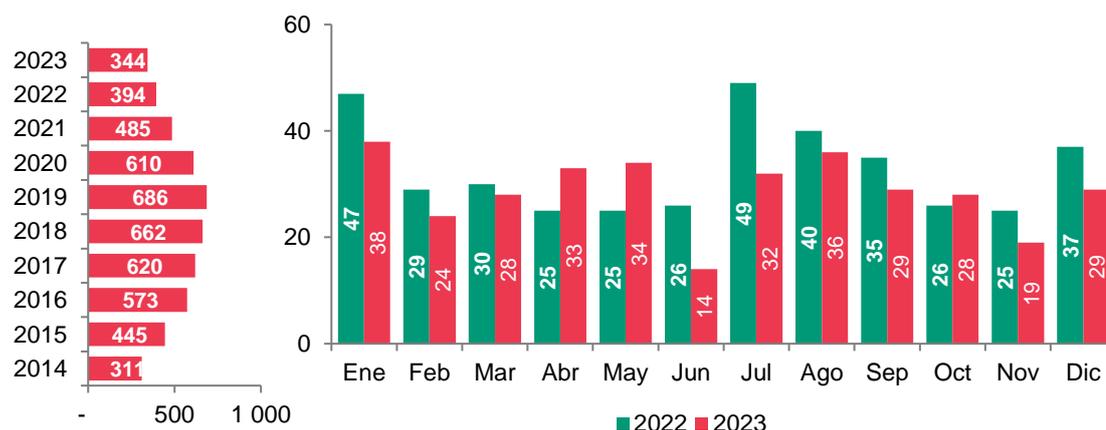
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación		Total
	Sí	No	Celular	Postes SOS	
Auxilio Mecánico	2 344	3 037	5 296	85	5 381
Accidente de Tránsito	776	641	1 400	17	1 417
Auxilio Médico	31	131	162	0	162
Otros	2	0	2		2
Total	3 153	3 809	6 860	102	6 962

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

43. En cuanto al medio de comunicación que se utilizó en 2023 para reportar el accidente o incidente en la vía, el 98,5% de sucesos reportados al concesionario (6,860) se realizó por llamadas de teléfonos particulares a la central de emergencia y el 1,5% restante (102) se realizó por medio de la utilización de los postes SOS instalados a lo largo de la concesión.
44. Con respecto a la utilización de los postes SOS por motivo de llamada de emergencia, en 2023, el 83,3% correspondió a solicitudes de auxilios mecánicos (85) y el 16,7% fue utilizado para reportar accidentes de tránsito (17).
45. En lo que respecta a asistencias médicas durante el 2023, el concesionario proporcionó 344 auxilios médicos cifra que representó una disminución de 12,7% en relación con las asistencias médicas brindadas el año anterior. El mayor número auxilios médicos se proporcionó en los meses de enero, julio y agosto.

Gráfico N° 7: Asistencias médicas



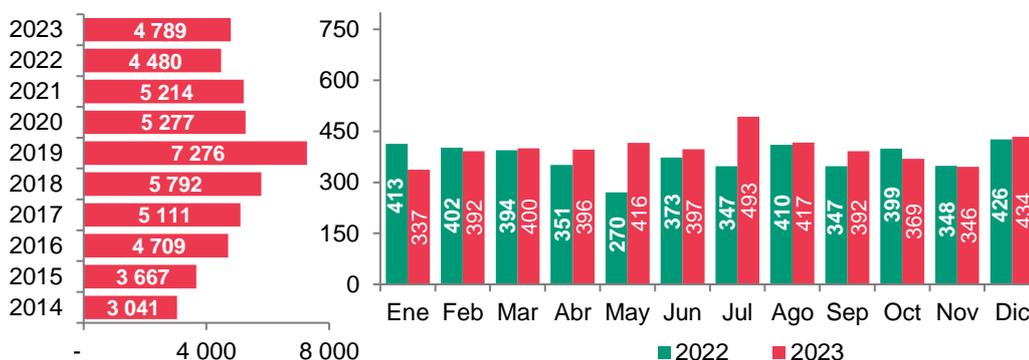
Fuente: DEVIANDES S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

46. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las asistencias mecánicas brindadas a lo largo del tramo de la concesión, apreciándose que en 2023 el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4, 789 lo cual representó un aumento de 6,9% respecto de lo registrado en el 2022. A nivel mensual se observa que en los meses de julio y diciembre de 2023 se presentan el mayor número de estos eventos a saber 493 y 434 respectivamente ello debido al mayor número de vehículos que transitan en dichos meses.



Gráfico N° 8: Asistencias mecánicas



Fuente: DEVIANDES S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

V. ESQUEMA TARIFARIO

47. De acuerdo a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión, el Concesionario cobrará el peaje vigente a dicha fecha para los vehículos ligeros y pesados en las unidades de peajes existentes, es decir, en las unidades de peaje de Corcona, Quiulla y Casaracra.
48. A partir de enero de 2012, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peajes existentes un peaje de USD 1 50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la recepción de la totalidad de las obras a cargo del Concesionario, se deberá cobrar en la nueva unidad de peaje el mismo monto (USD 1,50) más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En ambos casos la regla a aplicar sería la siguiente:
 - Los Vehículos Ligeros pagarán una Tarifa equivalente a un eje.
 - Los Vehículos Pesados pagarán una Tarifa por cada eje.
49. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, a partir del 10 de enero de cada año, todos los peajes son reajustados anualmente en forma ordinaria por el Concesionario conforme a las variaciones del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y el índice de Precios y el índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana.
50. De este modo, a partir del 10 de enero de 2023, y conforme a lo señalado en el contrato de Concesión, se efectuó el reajuste de las tarifas cobradas en las estaciones de peaje de Corcona, Casaracra y Quiulla. Como se aprecia en el siguiente gráfico, las tarifas vigentes durante 2023 registraron incrementos de 3,95% con relación a los niveles del año anterior.



Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas, 2022
(Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Livianos	Vehículo	6,69	7,90
Pesados - 2 ejes	Vehículo	13,47	15,90
Pesados - 3 ejes	Vehículo	20,17	23,80
Pesados - 4 ejes	Vehículo	26,86	31,70
Pesados - 5 ejes	Vehículo	33,56	39,60
Pesados - 6 ejes	Vehículo	40,34	47,60
Pesados - 7 ejes	Vehículo	47,03	55,50

Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

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

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

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

Cuadro N° 8 Obligaciones asociadas a las OPA

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

54. Por otra parte, las obligaciones asociadas a las ONPA consisten en la construcción de 2 óvalos, 10 puentes peatonales, 29 ensanches de plataforma y 7 obras de mejoramientos



construcción de variantes)⁷. De acuerdo con lo establecido en el EDI, aprobado mediante Resolución Directoral N° 590-2012-MTC/20 del 22 de agosto de 2012, el monto total presupuestado para las ONPA inicialmente ascendía a S/. 86 6 millones (alrededor de USD 30 5 millones, incluido IGV).

55. Si bien las OPA debían culminarse en julio de 2014, de acuerdo con lo previsto originalmente en el Contrato de Concesión, dichas obras recién se iniciaron en febrero de 2015, debido a retrasos por parte del concedente en la entrega de los terrenos necesarios con los niveles de servicio establecidos en el contrato⁸.
56. Al cierre de 2023, el compromiso total de inversión asciende a USD 153,7 millones, de los cuales se han reconocido un total de USD 120,3 millones, es decir se tiene un avance del 78 3% quedando pendiente por ejecutar alrededor de UD 33,4 millones en ONPA. Cabe mencionar que, las obras no han podido ser culminadas por la demora en la entrega de terrenos saneados y libres de interferencias por parte del Concedente al Concesionario.
57. Así, al cierre de 2023, el Concesionario ha ejecutado el 100% de las Obras de Puesta a Punto (OPA) y el 86,8% de las Obras de No Puesta a Punto (ONPA) en el 53% de los terrenos entregados por el Concedente⁹. Las actividades de OPA y ONPA que se vienen ejecutando en el tramo concesionado, corresponden a la fase de Inversiones, en ese sentido no hay fase de operación hasta cuando se concluyan las obras.
58. No obstante, hasta no contar con la liberación de los predios por parte del MTC, no se tiene programado realizar inversiones en la vía. Las obras restantes consisten en nueve (9) puentes peatonales, nueve (9) ensanches (con un total de 3 620 metros de longitud) y cuatro (4) variantes, las cuales serán ejecutadas en un plazo máximo de dos (2) años una vez que se cuente con los terrenos.

VI.2. Aporte por Regulación

59. De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión, el pago por aporte por regulación corresponde al 1% de ingresos de la Concesión que incluye ingresos por construcción ingresos por operación y mantenimiento ingresos por peaje.
60. Durante el 2023 el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 870,1 miles lo que representó un incremento de 0,4% en relación con los aportes realizados en 2022 (S/ 866,7 mil).

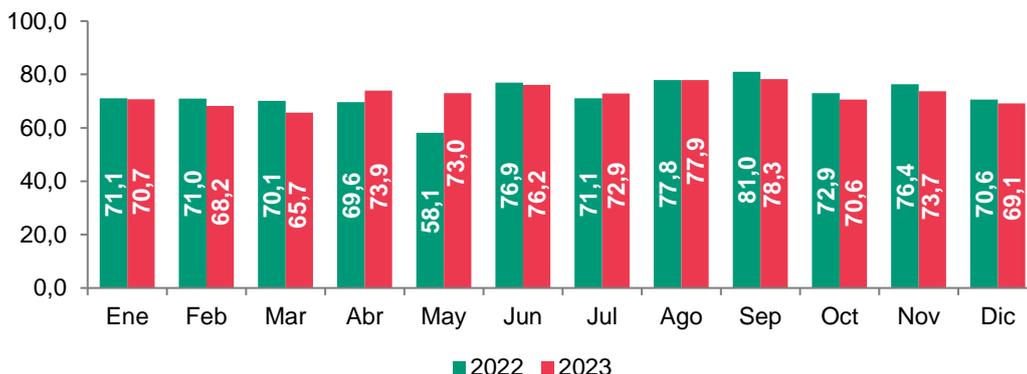
⁷ Para mayor detalle ver anexo.

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

⁹ El 1 de setiembre de 2014 la Concesionaria firmó con el Concedente la primera adenda al Contrato de Concesión a fin de permitir al Concedente, la aprobación parcial de los Estudios Definitivos de Ingeniería (en adelante, EDI) de las obras a cargo de la Concesionaria, sin la variante de Huayllatupe, y dar inicio a las obras de construcción de las ONPA en los terrenos liberados con lo cual se activa el 53% de las ONPA, manteniendo suspendido el 47% restante hasta recibir los terrenos faltantes.



Gráfico N° 9: Aporte por regulación, 2022 - 2023
(Miles de Soles)



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

61. Como se aprecia en el gráfico anterior, el Aporte por Regulación mensual en el 2023 ha sufrido una ligera caída en la mayoría de los meses. Por otro lado, ha mostrado un ligero incremento de 6,17% y 25,63% en los meses de abril y mayo respectivamente.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de Servicio

62. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
63. Cabe mencionar que, durante los períodos en que los tramos se encuentren en obra (habiendo sido el cronograma de obra aprobado por el Regulador) no se evaluarán los niveles de servicio afectados para la obra, ni se considerarán dichos tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato.
64. En 2023, el Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global cuyo resultado fue de 97,38%, el cual es superior al 95,0% establecido como el umbral mínimo. Así también, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1.69 encontrándose debajo del umbral permisible 3.5.

VII.2. Indicadores de Tráfico

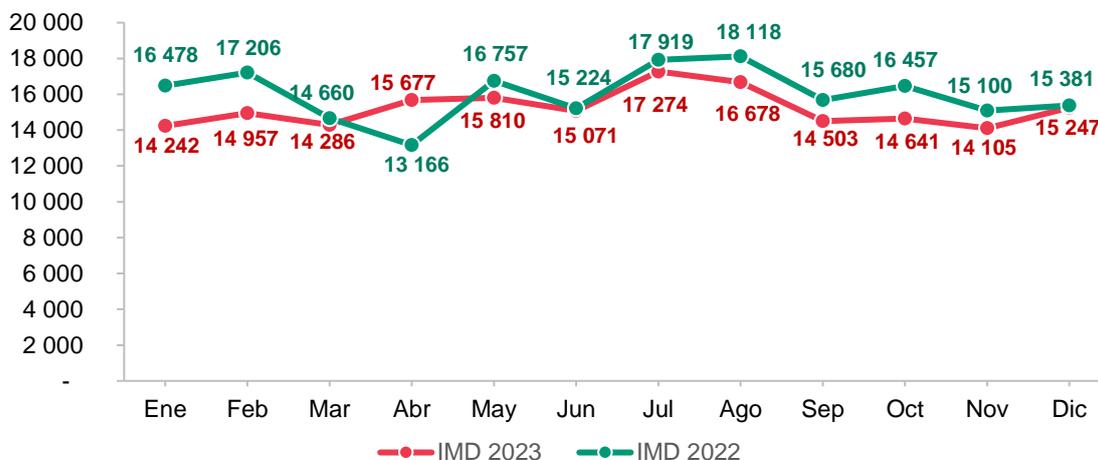
65. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) se define como el número total de vehículos que atraviesan una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período¹⁰. Al respecto el promedio del IMD en el 2023 ascendió a 15,208 vehículos diarios, flujo menor en 0,05% al contabilizado en el 2022 (16,012 vehículos diario).

¹⁰ Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

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



**Gráfico N° 10: Intensidad Media Diaria (IMD) 2022 - 2023
(Unidades vehiculares)**



Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

66. Al comparar el IMD mensual, de 2022 y 2023, los meses julio y agosto fueron los que presentaron la mayor intensidad en el uso de la vía concesionada. Cabe resaltar que el mes de enero y noviembre del 2023 fueron los meses con menos registros.

VII.3. Accidentes

67. En cuanto al desempeño operativo del Concesionario, en 2023 se produjeron 1,206 accidentes, cifra 3,5% superior a los 1,165 accidentes registrados en el 2022. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en 34 un 6,3% (de 347 a 325 heridos) y el número de víctimas mortales aumentó en 64,7% (de 34 a 56 fallecidos) en relación con lo registrado en 2022.
- 68.

**Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia 2014 – 2022
(Número de Accidentes)**

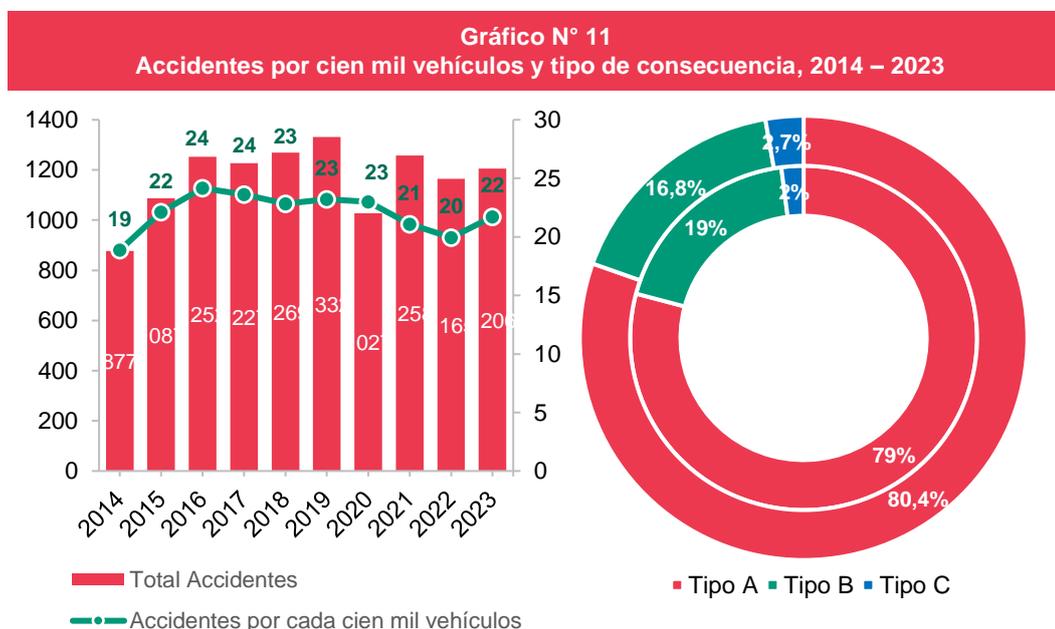
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	734	131	12	855	254	21
2015	875	184	28	1061	333	50
2016	1006	218	28	1235	394	34
2017	971	221	35	1165	409	49
2018	1004	223	42	1237	438	75
2019	1070	225	37	1320	403	58
2020	826	176	25	963	274	33
2021	990	227	41	1204	386	78
2022	922	219	24	1083	347	34
2023	970	203	33	1155	325	56

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



69. En el gráfico siguiente se muestra que la cantidad de accidentes ocurridos por cada cien mil vehículos transitados aumentó de 19,93 en 2022 a 21,72 accidentes en el 2023.



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

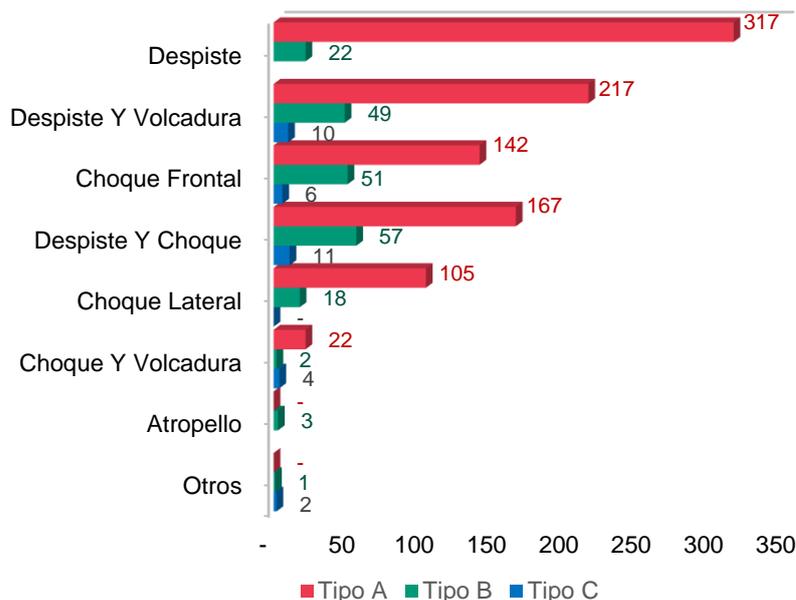
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

70. Se aprecia que el 80,4% de los accidentes ocurridos en 2023 han generado daño material es decir consecuencias sobre los bienes; mientras que un porcentaje mucho menor correspondió a accidentes que generaron personas heridas (16,8%) y por último el 2,7% de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).
71. El gráfico a continuación muestra el número de accidentes acontecidos en la vía según el tipo de accidente ocurrido. Como se puede observar despiste de vehículos es el principal tipo de accidente ocurrido en la vía en el 2023 con 339 eventos reportados que representan el 28,1% del total de accidentes, seguido por despiste y volcadura con 276 eventos que representan 22,9% y los choques frontales con 199 accidentes que representan el 16,5%.



Gráfico N° 12
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

72. El siguiente cuadro muestra el número de personas heridas o fallecidas según el tipo de accidente. En 2023, 203 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito de las cuales el 25,1% (51) sufrieron daños a causa de accidentes por choque frontal de vehículos el 28,1% (57) a causa de despiste y choque; mientras que el 24,1% (49) resultaron heridas por el despiste y volcadura.
73. Con respecto al número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en el 2023 se registró un total de 33 fallecidos, 10 de los cuales fallecieron por despiste y volcadura de vehículos, 11 por despiste y choque y 6 fallecieron por accidentes asociados a choque frontal.

Cuadro N° 10 Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2023
(Número de personas y porcentaje)

Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	22	10,8%	0	0,0%
Despiste Y Volcadura	49	24,1%	10	30,3%
Choque Frontal	51	25,1%	6	18,2%
Despiste Y Choque	57	28,1%	11	33,3%
Choque Lateral	18	8,9%	0	0,0%
Choque Y Volcadura	2	1,0%	4	12,1%
Atropello	3	1,5%	0	0,0%
Otros	1	0,5%	2	6,1%
Total	203	100%	33	100%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

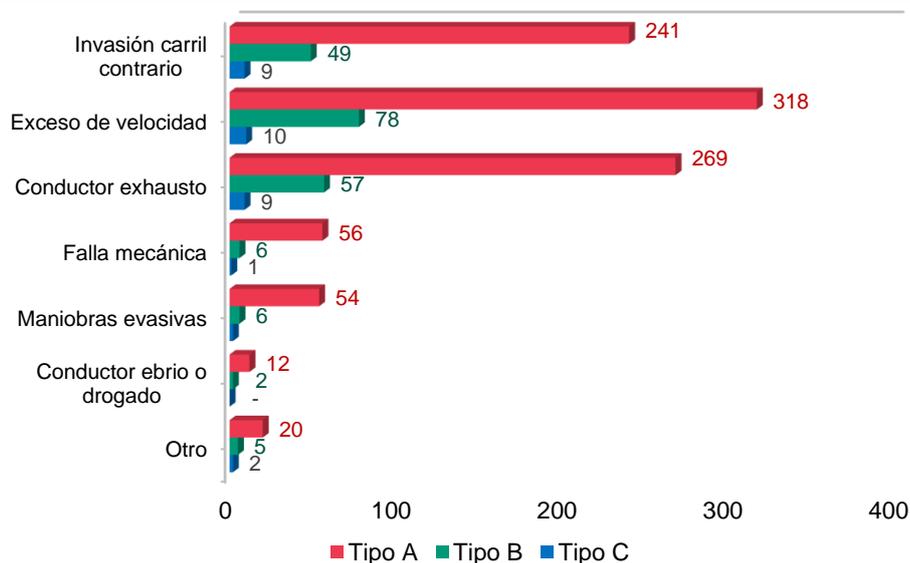
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

74. El gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de este, es decir A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). Así, según se aprecia en 2023, la principal causa de los accidentes fue el exceso de



velocidad que ocasionó el 33,7% (406) del total de accidentes seguido por conductor exhausto con 335 accidentes (27,8%) y por invasión de carril contrario con 299 accidentes (24,8%).

Gráfico N° 13: Accidentes según tipo y causa probable 2023



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

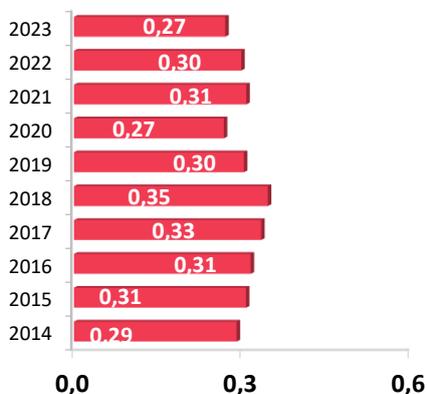
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

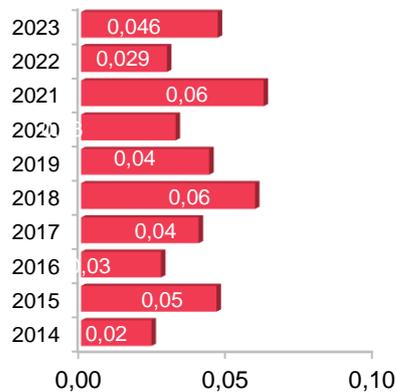
75. Por otra parte, durante 2023, el exceso de velocidad es el principal motivo de accidente que generó la mayor cantidad de accidentes con personas heridas y personas fallecidas los cuales ascendieron a 78 y 10 accidentes, respectivamente.
76. Por otra parte, en 2023, el índice personas heridas por accidente decreció en relación con el año anterior alcanzando el valor de 0.27; de la misma forma el índice de personas fallecidas por cada accidente ocurrido en la vía; alcanzó 0.046 personas fallecidas.

Gráfico N° 14: Indicadores de accidentes, 2014-2023

Heridos por accidente



Fallecidos por Accidente



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.



VII.4. Reclamos

77. Durante el año 2023, el número de reclamos presentados por los usuarios de la vía aumenta a 25 lo cual representó un de 4,17% respecto al número de reclamos presentados en 2022 (24). Los reclamos presentados por los usuarios de la vía concesionada estuvieron relacionados con el acceso a la infraestructura, la atención inadecuada de la vía y cobro de la tarifa.

Cuadro N° 11 Motivo de reclamos por meses año 2023

Materia de Reclamo / Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2023
Acceso a la infraestructura	0	2	3	1	0	2	0	0	3	0	0	0	11
Calidad y oportuna prestación del servicio	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Daños o pérdida en perjuicio de los usuarios	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	5
Facturación o Cobro	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Otros	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	4
Total	2	5	4	5	1	2	0	1	3	1	1	0	25

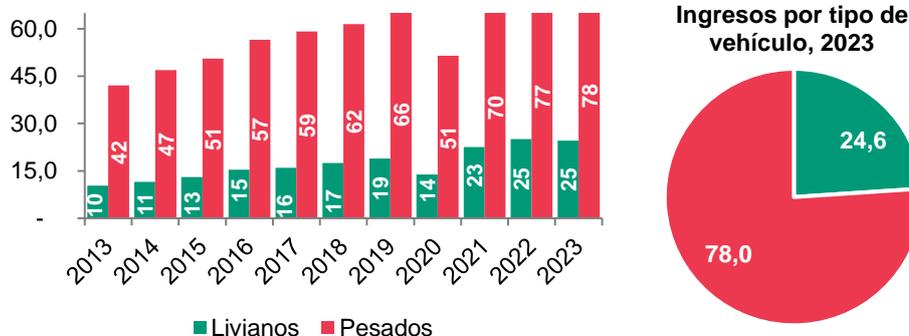
Fuente: DEVIANDES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

78. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 102,6 millones durante 2023, lo que representó un crecimiento de 0,4 % con respecto a los S/ 102,2 millones recaudados en el 2022. Los vehículos pesados representaron el 76,1% de la recaudación total de 2023; mientras que los vehículos livianos aportaron el 23,9%.
79. Analizando la recaudación por tipo de vehículo, se aprecia que los pagos efectuados por los vehículos ligeros en 2023 (S/. 24,6 millones) fueron 2,2% inferiores a los recaudados el año anterior (S/ 25,1 millones). De manera similar, la recaudación de peajes por vehículos pesados se incrementó en 1,3%.

Gráfico N° 15: Recaudación de peaje por tipo de vehículo 2013 – 2023



Fuente: DEVIANDES S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

• Estado de Resultados integrales

80. Dada la naturaleza autofinanciada de la concesión los ingresos que obtiene el Concesionario provienen del cobro de peajes así en el ejercicio 2023 la empresa obtuvo ingresos por servicios por S/ 123,5 millones lo cual representó una expansión de S/ 969 000 (+0,8%) con relación a los ingresos registrados el año anterior cuya cifra ascendió a S/ 122,5 millones.
81. En el ejercicio 2023 los costos por servicios ascendieron a S/ 61,1 millones, lo que representa el 49,5% de los ingresos por servicios y una reducción de S/ 12,3 millones (-16,7%) en comparación con el ejercicio 2022. Esta disminución se debe principalmente a una reducción en los servicios recibidos, que cayeron S/ 7,0 millones (-25,17%), y la disminución en la provisión de mantenimiento periódico, que se redujo en S/ 5,3 millones (-28,4%) en 2023.
82. Considerando los ingresos y costos indicados la utilidad bruta en el ejercicio 2023 alcanzó los S/ 62,4 millones lo cual representa el 50,5% de los ingresos totales y significa un crecimiento de S/ 13,2 millones (+26,9%) respecto al ejercicio 2022.
83. Respecto a los gastos administrativos en el ejercicio 2023, estos ascendieron a S/ 7,1 millones representando el 5,7% de los ingresos por servicios y una disminución de S/ 5,7 millones (-44,6%) respecto al ejercicio 2022. Es necesario indicar que desde el ejercicio 2019 se incorporó una nueva partida de gastos denominada deterioro de cuenta por cobrar Ticlio, la partida registra las cuentas por cobrar impagas por dicha unidad de peaje que cuentan con más de un año de antigüedad, para el ejercicio 2023 la referida cuenta por cobrar asciende a S/ 17,2 millones y representó el 14,0% de los ingresos por servicio. Con relación a la utilidad operativa esta ascendió S/ 36,7 millones lo que implica un incremento de S/ 11,3 millones (+44,7%).
84. En el ejercicio 2023 los gastos financieros aumentaron a S/ 35,5 millones lo cual representa el 28,8% de los ingresos por servicios y significa un significativo aumento de S/ 7,1 millones (+25,1%) respecto al ejercicio 2022, los gastos financieros se componen principalmente de gastos generados por obligaciones financieras y gastos generados por obligaciones con empresas relacionadas. Es necesario indicar que las obligaciones financieras fueron contraídas a tasa de interés variable¹¹ (Libor) y las obligaciones con relacionadas a tasa de interés fija (16% anual).
85. Respecto a la diferencia de cambio en el ejercicio 2023 ascendió a una ganancia de S/ 8,3 millones lo cual representa el 6,7% de los ingresos por servicios y significa una caída de S/ 5,4 millones respecto al ejercicio 2022. La empresa no emplea mecanismos de cobertura para proteger sus flujos de caja de las fluctuaciones del tipo de cambio y/o tasas de interés.
86. Como resultado de indicado, la utilidad neta del ejercicio 2023 ascendió a S/ 4,6 millones lo cual representa el 3,7% de los ingresos por servicio y supone una disminución de S/ 2,0 millones respecto al ejercicio 2022.

¹¹ A raíz de la discontinuación en el uso de la Tasa Libor en julio de 2023, la Concesionaria se encuentra revisando con los bancos el mecanismo de reemplazo de tasa de interés de sus obligaciones financieras de tasa variable. Asimismo, la Concesionaria revisará durante el 2022 y 2023 como los efectos producto de esta migración de tasa de interés de dichos instrumentos financieros. Para el periodo 2024 la nueva de tasa de interés de aplicación es la tasa SOFR.



Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales. 2023 - 2022
(En miles de soles)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2023	2022	2023 / 2022	
Ingresos por servicios	123 491	122 522	100.0%	100.0%	0.8%	969
Costo de servicios	61 131	73 398	49.5%	59.9%	-16.7%	- 12 267
Utilidad bruta	62 360	49 124	50.5%	40.1%	26.9%	13 236
Gastos de administración	7 084	12 797	5.7%	10.4%	-44.6%	- 5 713
Deterioro de cuenta por cobrar Ticlio	17 245	10 491	14.0%	8.6%	64.4%	6 754
Otros ingresos / gastos neto	1 323	471	1.1%	0.4%	180.9%	852
Utilidad operativa	36 708	25 365	29.7%	20.7%	44.7%	11 343
Gastos financieros	35 538	28 414	28.8%	23.2%	25.1%	7 124
Diferencia en cambio neta	8 270	13 647	6.7%	11.1%	-39.4%	- 5 377
Utilidad antes de impuesto a la renta	9 440	10 598	7.6%	8.6%	-10.9%	- 1 158
Impuesto a la renta	4 830	4 034	3.9%	3.3%	19.7%	796
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	4 610	6 564	3.7%	5.4%	-29.8%	- 1 954

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

87. En lo que respecta al EBITDA¹² este ascendió a S/ 51,3 millones en el ejercicio 2023 representando un incremento de S/ 11,4 millones (+28,6%) respecto al ejercicio 2022, este incremento se explica principalmente por la expansión de S/ 11,3 millones (+44,7%) en la utilidad operativa la cual representa en el 2023 el 71,6% del EBITDA evidenciándose un crecimiento respecto al ejercicio 2022.

Cuadro N° 13 EBITDA. 2023 – 2022
(En miles de soles)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2023	2022	2023 / 2022	
Utilidad Operativa	36,708	25,365	71.6%	63.6%	44.7%	11,343
Depreciación y amortización	14,557	14,499	28.4%	36.4%	0.4%	58
EBITDA	51,265	39,864	100 0%	100 0%	19 2%	6 867

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 –(Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

88. En conclusión, en el ejercicio 2023 la empresa obtuvo una ganancia neta de S/ 4,6 millones lo cual representa una ligera caída de S/ 2,0 millones respecto al ejercicio 2022 esta disminución se sustenta principalmente en un incremento de los gastos financieros. Al respecto es necesario indicar que la empresa no ha contratado en el ejercicio 2023 mecanismos de cobertura para protegerse por las variaciones del tipo de cambio y/o tasas de interés.

- **Estado de Situación Financiera**

89. En 2023, el Activo Total alcanzo S/ 433,9 millones, reflejando una ligera contracción de S/ 427,000 (-0,10%) en comparación con el ejercicio 2022. Esta disminución del activo total se atribuye a una reducción significativa en el activo corriente de S/ 10,7 millones (-27,86%), impulsada principalmente por una caída de S/ 9,6 millones (-37,15%) en otras cuentas por cobrar.

¹² EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones, es un estimador del flujo de caja operativo de la empresa.



90. En el ejercicio 2023 el activo corriente ascendió a S/ 27,6 millones, significando una caída de S/ 10,7 millones (-27,86%) respecto al ejercicio 2022. Esta disminución se explica principalmente por:
- I. Una contracción en otras cuentas por cobrar, las cuales ascendieron a S/ 16,2 millones en 2023, representando el 3,7% del activo total y mostrando una caída de S/ 9,6 millones (-37,15%) respecto al ejercicio 2022.
 - II. Una reducción en el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo, que descendió a S/ 27,6 millones en 2023, representando el 2,3% del activo total y suponiendo una disminución de S/ 2,1 millones (-17,56%) respecto al ejercicio 2022.
91. En el ejercicio 2023 el activo no corriente ascendió a S/ 406,2 millones, significando un incremento de S/ 10,2 millones (+2,6%) respecto al ejercicio 2022 dicha expansión se explica principalmente por:
- I. Un aumento de las cuentas por cobrar comerciales, las cuales ascendieron a S/ 121,3 millones en 2023, representando el 28,0% del activo total y mostrando un aumento de S/ 19,3 millones (+18,9%) respecto al ejercicio 2022.
 - II. Una disminución en activos intangibles y costos precontrato, los cuales descendieron a S/ 165,2 millones lo que supone una reducción de S/ 14,1 millones (-7,9%) respecto al ejercicio 2023.
 - III. Un aumento en impuesto a la renta diferido, que ascendió a S/ 10,2 millones en 2023, mostrando un incremento de S/ 5,2 millones (+105,2%) respecto al ejercicio 2022.
92. El pasivo total ascendió a S/ 367,4 millones en el ejercicio 2023, representando el 84,7% del activo total, lo cual significó una caída de S/ 5,0 millones (-1,4%) respecto al ejercicio 2022. Esta disminución se explica principalmente por una reducción de S/ 8,8 millones (-2,7%) en el pasivo no corriente y un incremento de S/ 3,8 millones (+8,9%) en el pasivo corriente.
93. Respecto al pasivo no corriente en el ejercicio 2023, esta caída se explica principalmente por:
- I. Una disminución en obligaciones financieras, las cuales descendieron a S/ 183,2 millones, representando el 42,2% del activo total y mostrando una contracción de S/ 19,3 millones (-12,8%) respecto al ejercicio 2022.
 - II. Un aumento en cuentas por pagar a partes relacionadas, las cuales ascendieron a S/ 73,5 millones, representando el 16,9% del activo total y mostrando un incremento de S/ 8,6 millones (+13,3%) respecto al ejercicio 2022.
 - III. Un aumento en provisiones, que ascendieron a S/ 64,3 millones, representando el 14,8 % del activo total y supone un incremento de S/ 9,5 millones (+17,3%).
94. En el ejercicio 2023, el incremento del pasivo corriente se explica principalmente por:
- I. Un aumento en obligaciones financieras (parte corriente), las cuales alcanzaron los S/ 24,7 millones y representaron el 5,7% del activo total, suponiendo una expansión de S/ 9,5 millones (+63,1%) respecto al ejercicio 2022.
 - II. Una reducción en cuentas por pagar comerciales en 10,1% (-802 000) respecto del 2022.
95. La cuenta de Patrimonio Neto en el ejercicio 2023 registra S/ 66,4 millones, representando el 15,3% del Activo Total, su principal cuenta es la de Capital Social la cual representa el 25,5% del Activo Total. La cuenta de Patrimonio Neto disminuyó en S/ 4,6 millones (-7,5%) respecto al ejercicio 2022, siendo el aumento en las pérdidas acumuladas el principal factor que explica esta disminución.



Cuadro N° 14 Estado de Situación Financiera 2023 – 2022
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	27 648	38 323	PASIVO CORRIENTE	46 405	42 605
Efectivo y equivalentes de efectivo	10 078	12 224	Obligaciones financieras	24 669	15 126
Otras cuentas por cobrar	16 245	25 846	Cuentas por pagar comerciales	7 149	7 951
Fondos en retención	211	208	Cuentas por pagar a partes relacionadas	466	466
Gastos pagados por anticipado	1 114	45	Otras cuentas por pagar	7 164	9 456
			Provisiones	6 957	9 606
ACTIVO NO CORRIENTE	406 240	395 992	PASIVO NO CORRIENTE	321 036	329 873
Cuentas por cobrar comerciales	121 343	102 043	Obligaciones financieras	183 249	210 183
Otras cuentas por cobrar	-	-			
Provisión por cobrar	108 230	108 230	Cuentas por pagar a partes relacionadas	73 507	64 885
Activos intangibles y costos pre-contrato	165 201	179 295	Provisiones	64 280	54 805
Mobiliario y equipo	1 303	1 472	Impuesto a la renta diferido	-	-
Impuesto a la renta diferido	10 163	4 952			
			TOTAL PASIVO	367 441	372 478
			PATRIMONIO NETO	66 447	61 837
			Capital social	110 555	110 555
			Capital adicional	284	284
			Reserva legal	493	493
			Pérdidas acumuladas	- 44 885	- 49 495
TOTAL ACTIVO	433 888	434 315	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	433 888	434 315

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 15 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2023 – 2022
(En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2023	2022	2023 / 2022		2023	2022	2023 / 2022
ACTIVO CORRIENTE	6.4%	8.8%	-27.9%	PASIVO CORRIENTE	10.7%	9.8%	8.9%
Efectivo y equivalentes de efectivo	2.3%	2.8%	-17.6%	Obligaciones financieras	5.7%	3.5%	63.1%
Otras cuentas por cobrar	3.7%	6.0%	-37.1%	Cuentas por pagar comerciales	1.6%	1.8%	-10.1%
Fondos en retención	0.3%	0.0%	2375.6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0.1%	0.1%	0.0%
Gastos pagados por anticipado	0.0%	0.0%	1.4%	Otras cuentas por pagar	1.7%	2.2%	-24.2%
				Provisiones	1.6%	2.2%	-27.6%
ACTIVO NO CORRIENTE	93.6%	91.2%	2.6%	PASIVO NO CORRIENTE	74.0%	76.0%	-2.7%
Cuentas por cobrar comerciales	28.0%	23.5%	18.9%	Obligaciones financieras	42.2%	48.4%	-12.8%
Otras cuentas por cobrar							
Provisión por cobrar	24.9%	24.9%	0.0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	16.9%	14.9%	13.3%
Activos intangibles y costos pre-contrato	38.1%	41.3%	-7.9%	Provisiones	14.8%	12.6%	17.3%
Mobiliario y equipo	0.3%	0.3%	-11.5%	Impuesto a la renta diferido			
Impuesto a la renta diferido	2.3%	1.1%	105.2%				
				TOTAL PASIVO	84.7%	85.8%	-1.4%
				PATRIMONIO NETO	15.3%	14.2%	7.5%
				Capital social	25.5%	25.5%	0.0%
				Capital adicional	0.1%	0.1%	0.0%
				Reserva legal	0.1%	0.1%	0.0%
				Pérdidas acumuladas	-10.3%	-11.4%	-9.3%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-0.10%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	10.7%	9.8%	8.9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

96. En conclusión, el activo total en el ejercicio 2023 ascendió a S/ 433,9 millones, reflejando una ligera contracción de S/ 427,000 (-0,10%). Esta disminución se atribuye principalmente a la reducción en otras cuentas por cobrar (- S/ 9,6 millones) y una caída en efectivo y equivalentes de efectivo (-S/2,1 millones). En cuanto al nivel de solvencia, este mejoró debido a una reducción del pasivo total de S/ 5,0 millones, explicada por la disminución de obligaciones financieras en el pasivo no corriente, y un aumento de S/ 4,6 millones del patrimonio neto, impulsado por la reducción de las pérdidas acumuladas.



IX.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

97. En los ejercicios 2023 y 2022 la empresa presenta ratios de liquidez menores a 1,00, medidos por los ratios de liquidez clásica¹³ prueba ácida¹⁴ y liquidez absoluta¹⁵. Esto refleja que la empresa podría no disponer de suficientes recursos de corto plazo para respaldar el pago de su pasivo de corto plazo (pasivo corriente).
98. El ratio de liquidez clásica cayó a 0,60 en el ejercicio 2023 (0,90 en el ejercicio 2022) lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,60 de activo corriente para respaldar su pago. El ratio de prueba ácida en el ejercicio 2023 descendió a 0,57 (0,90 en el ejercicio 2022) lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,57 de activo corriente descontado los gastos pagados por anticipado para garantizar su pago.
99. Finalmente, en el caso del ratio de liquidez absoluta¹⁶ se aprecia que descendió a 0,22 en el ejercicio 2023 (0,29 en el ejercicio 2022) lo cual significa que por cada sol de pasivo corriente existe S/ 0,22 de efectivo y equivalentes de efectivo para respaldar su pago.

Cuadro N° 16 Ratios de Liquidez 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Liquidez clásica	0.60	0.90
Prueba ácida	0.57	0.90
Liquidez absoluta	0.22	0.29

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• Ratios de Endeudamiento Financiero

100. En los ejercicios 2023 y 2022 los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio¹⁷ Endeudamiento del Activo¹⁸ e Índice de Solvencia¹⁹ permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa en general ha disminuido. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera, se aprecia que el nivel apalancamiento total ha disminuido debido a una reducción del pasivo total y el incremento del patrimonio neto.
101. Respecto al ratio de calidad de la Deuda²⁰ se aprecia que se ha incrementado de 11,4% a 12,6% en 2023. Esto indica que la proporción del pasivo corriente ha aumentado respecto al pasivo total, aumentando en términos relativos la participación de la deuda de corto plazo.
102. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2023 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 5,5 de deuda. En comparación con el ejercicio 2022, donde el ratio fue de 6,0, se aprecia una mejora significativa, lo cual indica una reducción del nivel de apalancamiento de la empresa.
103. El ratio de Endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2023 respecto al ejercicio 2022. En 2023, el activo total es financiado en un 84.7% por el pasivo total,

¹³ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁴ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

¹⁵ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

¹⁶ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

¹⁷ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

¹⁸ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

¹⁹ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

²⁰ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total



mientras que en 2022, este valor fue de 85.8%, denotando una disminución en el financiamiento del activo total con recursos de terceros.

104. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2023 muestra que por cada sol de pasivo total corresponde S/ 1,18 de activo total. Cuanto más alto este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa. Para el ejercicio 2022 este indicador es de 1,17, lo cual refleja una ligera mejora en el nivel de solvencia de la empresa en 2023.

Cuadro N° 17 Ratios de Endeudamiento 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Deuda - Patrimonio	5.5	6.0
Endeudamiento del Activo	84.7%	85.8%
Calidad de la Deuda	12.6%	11.4%
Índice de Solvencia	1.18	1.17

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• Ratios de Rentabilidad

105. Las ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto²¹ ha crecido puesto que en el ejercicio 2023 asciende a 50,5% y en el ejercicio 2022 es de 40,1%. Respecto al margen operativo²² este es de 20,7% en el 2022 y aumenta a 29,7% en el 2023 estos resultados se explican en gran medida debido a la reducción de los costos operativos (-16,7%) y la caída de los gastos de administración (-44,6%), y a un ligero aumento de los ingresos operativos (+0,8%).
106. De igual forma el margen neto²³ presenta una ligera caída, pasando de 5,4% en 2022 a 3,7% en 2023. Este indicador muestra que, en 2023, por cada S/ 100 de ingresos por servicios se obtiene una ganancia de S/ 3,7. La disminución se debe principalmente a un aumento en los gastos financieros (+ S/ 7.1 millones) y a una reducción en las ganancias por diferencia de cambio (- S/ 5.4 millones).
107. El margen EBITDA²⁴ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos, así en el ejercicio 2023 el margen EBITDA fue del 41,5% mientras que en 2022 fue del 32,5%. Estos resultados muestran un incremento en términos relativos del flujo de caja operativo, indicando que por cada S/ 100 de ingresos por servicios, el EBITDA es de S/ 41,5 en el ejercicio 2023 y de S/ 32,5 en 2022.
108. El ROE²⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. En 2023, el ROE disminuyó sustancialmente en comparación con 2022, ya que en 2023 se obtuvo una ganancia de S/ 6.9 por cada S/ 100 de patrimonio, mientras que en 2022 la ganancia fue de S/ 10.6 por cada S/ 100 de patrimonio. Esta disminución se debe a un aumento en los gastos financieros y a una reducción en las pérdidas acumuladas de la cuenta de patrimonio.
109. De la misma forma el ROA²⁶ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador presenta una ligera disminución al pasar de 1,5% en 2022 a 1,1%

²¹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²² Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²³ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²⁴ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

²⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

²⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



en el 2023. La caída de este indicador se debe a una disminución en otras cuentas por cobrar dentro de la cuenta de activos en el ejercicio de 2023.

Cuadro N° 18 Ratios de Rentabilidad 2023 – 2022

Ratios	2023	2022
Margen Bruto	50.5%	40.1%
Margen Operativo	29.7%	20.7%
Margen Neto	3.7%	5.4%
Margen EBITDA	41.5%	32.5%
ROE	6.9%	10.6%
ROA	1.1%	1.5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – (Concesionario)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



X. CONCLUSIONES

110. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 2 del Corredor vial interoceánico Centro durante el año 2023 se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el 2023 el número de vehículos que transitaron por la vía de la Concesión descendió a 5,55 millones, cifra inferior a los 5,84 millones de vehículos registrados en el 2022.
 - (ii) De las tres estaciones de peaje ubicadas en la Concesión la estación de Corcona (Región Lima) recibió el 47,4% del total de vehículos del 2023 seguida por Casaracra (La Oroya- Cerro de Pasco) y Quiulla (La Oroya – Huancayo) que concentraron el 26,4% y 26,2% respectivamente.
 - (iii) En términos de ejes cobrables, durante 2023, el tráfico de vehículos pesados disminuyó 3,7% respecto a lo registrado el año anterior, el mayor crecimiento se dio en los vehículos de 6 ejes los cuales representaron el 57,24% del total de ejes cobrables de los vehículos pesados.
 - (iv) Durante 2023, se registraron 6,962 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes, cifra que representó un aumento de 5,6% con relación a las llamadas recibidas el año anterior. Del total de dichas llamadas, el 77% fueron efectuadas para solicitar auxilio mecánico. Así el 98,5% de estas fueron reportadas mediante el teléfono celular. Además, del total de incidentes reportados en el 2023, el 45,3% generaron interrupción de la vía.
 - (v) Con respecto a las asistencias médicas proporcionadas por el Concesionario en el 2023, se prestaron 344 auxilios médicos, cifra 12,7% menor a las asistencias médicas brindadas el año anterior. Por otra parte, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 4,789 lo cual representó un aumento del 6,9% respecto de lo registrado en el 2022.
 - (vi) Las tarifas vigentes en 2023 ascendieron a S/ 7, 90 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje de vehículo pesado, como consecuencia de la aplicación del factor de actualización anual previsto en el Contrato de Concesión.
 - (vii) Durante 2023, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario. Sin embargo, la inversión acumulada fue de USD 120,3 millones lo que representa un avance de 78,3% respecto de la inversión comprometida por el concesionario.
 - (viii) En lo que respecta al pago por concepto de Aporte por Regulación, durante 2023 el concesionario efectuó un pago total de S/ 870,1 miles, superior en 0,4% respecto del monto transferido a favor de Ositrán en 2022.
 - (ix) En cuanto al desempeño operativo de la Concesión en el 2023 se produjeron 1,206 accidentes lo que significó un aumento en 3,5% en relación con el número de accidentes registrados en 2022 (1,165). Adicionalmente, el número de heridos y fallecidos en el 2023 fue de 325 y 56, respectivamente.
 - (x) Durante 2023, la recaudación por el cobro de peaje se incrementó en 0,4% respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 102,2 millones recaudados en el 2022 a S/ 102,6 millones en el 2023.
 - (xi) Respecto a la situación financiera, el activo total en el ejercicio 2023 ascendió a S/ 433,9 millones lo que supone una ligera reducción de S/ 427 000, explicado principalmente por una disminución en otras cuentas por cobrar. En 2023, el nivel de solvencia mejoró debido tanto a una disminución del pasivo total en S/ 5,0



millones (por la reducción de obligaciones financieras a largo plazo) como al aumento de S/ 4,6 millones del patrimonio neto, explicado por menores pérdidas acumuladas.

- (xii) Con respecto a los resultados financieros de la Concesión los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 123,5 millones en 2023, lo que representó una expansión de 0,8%. Mientras tanto, los costos totales se redujeron en 16,7% durante el mismo año. Como resultado, se registró una utilidad bruta de S/ 62,4 millones, lo cual representa un crecimiento significativo del 26,9% en comparación con la utilidad del ejercicio 2022. Sin embargo, al final del periodo, se obtuvo una ganancia neta de S/ 4,6 millones lo que representa una ligera disminución respecto al año anterior, cuando se registró una ganancia de S/ 6,6 millones.
- (xiii) Para el 2023, el Concesionario mostró ratios de liquidez clásico, prueba ácida y liquidez absoluta inferiores a la unidad, 0,60, 0,57 y 0,22, respectivamente, lo cual refleja que los activos de corto plazo no cubrieron las obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Estos indicadores muestran una ligera caída respecto a la situación de liquidez del 2022.
- (xiv) Al 2023, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia presentaron valores que permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa mejoró respecto al ejercicio 2022.
- (xv) En el 2023, el margen bruto, operativo y neto fueron positivos, ubicándose en 50,5 %, 29,7 % y 3,7 %, respectivamente. En concordancia con las ganancias registradas por la empresa en el 2023, el ROE alcanzó el valor de 6,9 % y el ROA de 1,1 %. De igual manera, la Concesión presenta un margen EBITDA positivo y mayor al del año pasado lo que refleja su capacidad de generar beneficios.



ANEXO N° 1
Ficha del Contrato de Concesión

N°	Tema	Contenido	Ref.												
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 377,37 km, los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">Pte. Ricardo Palma – La Oroya</td> <td style="text-align: right;">135,35 km</td> </tr> <tr> <td>La Oroya – Huancayo</td> <td style="text-align: right;">119,45 km</td> </tr> <tr> <td>– La Oroya – Empalme ruta 003SB - 77,5 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>– Empalme ruta 003SB–Cruce ruta PE24 -39,0 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>– Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S - 2,9 km</td> <td></td> </tr> <tr> <td>La Oroya – Dv Cerro de Pasco</td> <td style="text-align: right;">122,57 km</td> </tr> </table>	Pte. Ricardo Palma – La Oroya	135,35 km	La Oroya – Huancayo	119,45 km	– La Oroya – Empalme ruta 003SB - 77,5 km		– Empalme ruta 003SB–Cruce ruta PE24 -39,0 km		– Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S - 2,9 km		La Oroya – Dv Cerro de Pasco	122,57 km	Anexo 1, apéndice 1
Pte. Ricardo Palma – La Oroya	135,35 km														
La Oroya – Huancayo	119,45 km														
– La Oroya – Empalme ruta 003SB - 77,5 km															
– Empalme ruta 003SB–Cruce ruta PE24 -39,0 km															
– Cruce ruta PE24 – Empalme ruta 003S - 2,9 km															
La Oroya – Dv Cerro de Pasco	122,57 km														
2	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.5.												
3	Factor de competencia	Obras obligatorias a ejecutar.	Cláusula 9.3.												
4	Fecha de suscripción	27 de setiembre de 2010.	Cláusula 20.2												
5	Plazo de la Concesión	25 años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato, salvo los casos de prórroga o caducidad conforme a los términos y condiciones previstos.	Cláusula 4.1.												
6	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 01 de setiembre de 2014. ▪ Adenda 2: 12 de enero de 2015. 	Adenda 1 Adenda 2												
7	Capital mínimo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 1 000 000,00 ▪ En un plazo de 30 días de aprobado el Estudio Definitivo de Ingeniería de las obras (excepto las de Puesta a Punto) se deberá incrementar el capital social en 15% del presupuesto aprobado. ▪ A la fecha de cierre financiero se deberá acreditar un incremento del Capital Social equivalente al Quince por ciento (15%) del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería para las Obras de Puesta a Punto. 	Cláusula 3.5.												
8	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de Obras:</u> asciende al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) emitida a favor del Concedente. ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> asciende a USD 6 810 000,00 desde la suscripción del contrato hasta doce (12) meses posteriores a la culminación de la vigencia de la concesión. Alternativamente, se podrá aceptar una carta de Crédito <i>stand-by</i>. 	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3.												
9	Compromiso de inversión	<p>Información técnica sobre la ejecución de obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería (excepto obras de puesta a punto). ▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental (excepto obras de puesta a punto). ▪ Términos de referencia para el Estudio Definitivo de Ingeniería para las obras de puesta a punto. ▪ Términos de referencia para el Estudio de Impacto Ambiental para las obras de puesta a punto. ▪ Relación general de obras. 	Anexo XII, Términos de Referencia de las bases Apéndice 1 a 6												



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



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



ANEXO N° 2

Situación del Peaje de Ticlio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 – 2023

**ANEXO N° 3
Resumen estadístico**

INDICADORES ANUALES: IIRSA Centro tramo 2

Concesionario	Desarrollo Vial de los Andes S.A.C. - Deviandes
Modalidad	Autofinanciada
Periodo:	2010-2023

a. Tráfico															
UNIDAD		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Número de Vehículos															
Livianos	Vehículo	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288	2 331 242	3 409 389	3 350 762	3 152 814
Pesados	Vehículo	347 494	2 016 974	2 168 004	2 295 328	2 357 583	2 416 759	2 480 629	2 494 677	2 602 651	2 602 651	2 135 649	2 555 113	2 494 916	2 400 211
Número de Ejes cobrables															
Livianos	Eje	321 626	1 880 722	2 065 634	2 181 796	2 290 990	2 499 190	2 702 690	2 700 578	2 954 520	3 091 288	2 331 242	3 409 389	3 350 762	3 152 814
Pesados	Eje	1 305 028	7 574 472	8 304 041	8 863 617	9 273 939	9 581 667	9 740 598	9 866 603	10 361 553	10 596 559	8 776 811	10 543 860	10 274 227	9 888 998
Número de Vehículos por unidad de peaje															
Casaracra		192 170	1 104 072	1 193 666	1 254 765	1 310 548	1 395 986	1 488 365	1 503 768	1 591 411	1 630 041	1 333 035	1 749 549	1 608 579	1 465 591
Ligero	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274	596 989	863 724	776 481	683 993
Pesado	Vehículo	106 668	615 944	666 681	720 391	743 280	763 858	811 702	823 143	855 767	855 767	736 046	885 825	832 098	781 598
Corcona		315 550	1 860 448	2 004 334	2 096 487	2 193 244	2 319 372	2 428 705	2 411 242	2 605 093	2 652 649	2 078 065	2 786 661	2 791 060	2 630 369
Ligero	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600	1 028 183	1 526 379	1 532 233	1 427 095
Pesado	Vehículo	169 990	998 242	1 078 566	1 123 443	1 167 659	1 199 317	1 225 140	1 230 631	1 283 049	1 283 049	1 049 882	1 260 282	1 258 827	1 203 274
Quiulla		161 400	933 176	1 035 638	1 125 872	1 144 781	1 200 591	1 266 249	1 280 245	1 360 667	1 411 249	1 055 791	1 428 292	1 446 039	1 457 065
Ligero	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414	706 070	1 019 286	1 042 048	1 041 726
Pesado	Vehículo	70 836	402 788	422 757	451 494	446 644	453 584	443 787	440 903	463 835	463 835	349 721	409 006	403 991	415 339
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje															
Casaracra		484 806	2 804 500	3 099 322	3 329 563	3 516 629	3 702 269	3 887 599	3 960 265	4 204 848	4 385 144	3 640 845	4 549 476	4 260 545	3 941 734
Ligero	Vehículo	85 502	488 128	526 985	534 374	567 268	632 128	676 663	680 625	735 644	774 274	596 989	863 724	776 481	683 993
Pesado	Vehículo	399 304	2 316 372	2 572 337	2 795 189	2 949 361	3 070 141	3 210 936	3 279 640	3 469 204	3 610 870	3 043 856	3 685 752	3 484 064	3 257 741
Corcona		777 734	4 575 564	5 024 974	5 283 474	5 622 017	5 870 098	6 037 382	6 077 376	6 444 532	6 595 926	5 342 806	6 727 492	6 704 892	6 396 631
Ligero	Vehículo	145 560	862 206	925 768	973 044	1 025 585	1 120 055	1 203 565	1 180 611	1 322 044	1 369 600	1 028 183	1 526 379	1 532 233	1 427 095
Pesado	Vehículo	632 174	3 713 358	4 099 206	4 310 430	4 596 432	4 750 043	4 833 817	4 896 765	5 122 488	5 226 326	4 314 623	5 201 113	5 172 659	4 969 536



Quiulla		364 114	2 075 130	2 245 379	2 432 376	2 426 283	2 508 490	2 518 307	2 529 540	2 666 693	2 706 777	2 124 402	2 676 281	2 659 552	2 703 447
Ligero	Vehículo	90 564	530 388	612 881	674 378	698 137	747 007	822 462	839 342	896 832	947 414	706 070	1 019 286	1 042 048	1 041 726
Pesado	Vehículo	273 550	1 544 742	1 632 498	1 757 998	1 728 146	1 761 483	1 695 845	1 690 198	1 769 861	1 759 363	1 418 332	1 656 995	1 617 504	1 661 721

b. Recaudación por cobro de peaje															
Total		6 425 133	#####												
Livianos	Soles	1 399 726	8 198 095	9 622 122	10 339 145	11 488 612	13 048 682	15 412 630	15 969 818	17 485 635	18 860 994	13 838 946	22 512 061	25 060 507	24 499 951
Pesados	Soles	5 025 407	28 975 771	37 526 215	42 065 040	46 906 267	50 575 843	56 522 894	59 127 894	61 525 618	65 677 947	51 413 488	70 186 251	77 007 853	77 969 532
Prepago	Soles										83 926	97 243	124 699	107 537	117 232
Otros	Soles				7 847	6 512	5 195	8 619	6 442	4 111	7 808	3 328	3 669	5 893	4 966

c. Daños personales															
Accidentes	Persona														
Heridos	Persona														
Fallecidos	Persona														

*Fuente de daños personales es la base de accidentes



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
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
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillen Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Vasquez Marín – Practicante