



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2023: Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú
Brasil: Tramo N° 5: Matarani – Azángaro – Ilo**

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

Primera versión: junio de 2024

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I. RESUMEN EJECUTIVO	5
II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
II.1. Composición de la empresa	7
II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
II.3. Área de Influencia.....	9
II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	9
II.5. Hechos de importancia.....	10
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	11
IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
IV.1. Evolución del tráfico vehicular	13
IV.2. Servicios complementarios.....	15
V. ESQUEMA TARIFARIO	17
VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	18
VI.1. Evolución de las inversiones	18
VI.2. Pagos al Estado.....	19
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	20
VII.1. Niveles de servicio	20
VII.2. Indicador de Tráfico	21
VII.3. Accidentes	22
VII.4. Reclamos.....	24
VIII. INDICADORES COMERCIALES.....	25
IX. ANÁLISIS FINANCIERO	26
IX.1. Estados Financieros	26
IX.2. Estados Financieros	30
X. CONCLUSIONES.....	32
XI. ANEXO	34



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales.....	8
Cuadro N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Modificaciones Contractuales	8
Cuadro N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Infraestructura Vial por Subtramo.....	10
Cuadro N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Ubicación de las unidades de peaje y pesaje	11
Cuadro N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2023	15
Cuadro N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2023	15
Cuadro N° 7 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2023.....	16
Cuadro N° 8 IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2023 .	18
Cuadro N° 9 IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2023	22
Cuadro N° 10 IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2023.....	24
Cuadro N° 11 Ingresos por servicios, 2023-2022	26
Cuadro N° 12 Costos de prestación de servicios, 2023-2022	27
Cuadro N° 13 Gastos de administración, 2023-2022.....	27
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2023-2022	28
Cuadro N° 15 Estado de Situación Financiera, 2023-2022	28
Cuadro N° 16 Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2023-2022.....	29
Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2023-2022.....	30
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023-2022.....	31
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2023-2022.....	32

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Corredor Vial Interoceánico Sur.....	9
Gráfico N° 2 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos, 2008-2023.....	13
Gráfico N° 3 IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico por mes, 2022-2023.....	13
Gráfico N° 4 IIRSA Sur Tramo 5: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2023	14
Gráfico N° 5 IIRSA Sur Tramo 5: Llamadas de emergencia, 2013 – 2023.....	16
Gráfico N° 6 IIRSA Sur Tramo 5: Asistencias mecánicas, 2014 - 2023	16
Gráfico N° 7 IIRSA Sur Tramo 5: Inversiones reconocidas, 2009 – 2023	19
Gráfico N° 8 IIRSA Sur Tramo 5: Aportes por regulación 2013 – 2023.....	20
Gráfico N° 9 IIRSA Sur Tramo 5: Nivel de servicio global, 2013 – 2023	21
Gráfico N° 10 IIRSA Sur Tramo 5: IMD Mensual, 2022 - 2023.....	22
Gráfico N° 11 IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2023.....	23
Gráfico N° 12 IIRSA Sur Tramo 5: Daños personales por accidentes 2014 – 2023	23
Gráfico N° 13 IIRSA Sur Tramo 5: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023	24
Gráfico N° 14 IIRSA Sur Tramo 5: Recaudación por cobro de peaje 2012-2023.....	25
Gráfico N° 15 IIRSA Sur Tramo 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2023.....	26

Informe de Desempeño 2023

Corredor Vial Interoceánico Sur

Perú Brasil: Tramo 5



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2023, de la Concesión del Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur (en adelante, IIRSA Sur Tramo 5), que comprende el tramo Matarani – Azángaro – Ilo.

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

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

En el año 2023, circularon por la vía concesionada 7,35 millones unidades vehiculares, lo que representó una caída de 30,9% con relación al año anterior. Del total de vehículos, cerca de 4,33 millones fueron vehículos ligeros (58,9%) y 3,02 millones vehículos pesados (41,1%).

La estación de Uchumayo concentró casi la mitad del tráfico de vehículos (44,1%), seguido de las estaciones de Patahuasi y Matarani, las cuales concentraron el 20,0% y el 14,7% del tráfico, respectivamente. Cabe señalar que, si bien la estación de Titire ya se encuentra construida, aún está pendiente la aprobación por parte del Concedente para su entrada en operación.

En el año 2023, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 3,7 millones (incluido IGV), lo que representó una caída de 87,5% con relación al año anterior (USD 29,2 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 288,6 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 87,5% de la inversión total comprometida. Cabe señalar que, a diciembre de 2023, el avance físico de la obra principal del tramo 5 se encuentra a un nivel de 100,0%, habiéndose intervenido 854,7 kilómetros, correspondiendo lo restante a obras accesorias y adicionales.

En el 2023, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,2 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó un incremento de 13,1% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 1,9 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2023. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato, alcanzado un nivel del 97,14%, superior al umbral mínimo aceptable de 95%.

Por su parte, el número de accidentes ocurridos en la vía concesionada disminuyó en 22,6%, al pasar de 451 en 2022 a 349 accidentes en 2023. En lo que respecta al número de heridos este se incrementó en un 23,3% (de 227 a 280 personas heridas); de modo similar el número de víctimas mortales aumentó en 46,2% (de 52 a 76 fallecidos). Finalmente, durante 2023, se presentaron 54 reclamos, los cuales abarcaron los temas de calidad de servicio, facturación e información proporcionada a los usuarios.

Con relación a las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las siete (07) unidades de peaje, durante el año 2023 se mantuvieron las mismas que la empresa viene aplicando



desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007), toda vez que a la fecha aún no se aprueba la culminación de las obras obligatorias.

La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 73,5 millones, lo que representó una disminución de 16,5% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 88,1 millones), en línea con el menor tráfico vehicular.

Durante el año 2023, los ingresos totales de COVISUR alcanzaron los S/ 90,9 millones, un 29,0% menos que en 2022. Los ingresos por servicio de operación y mantenimiento aumentaron en un 6,0%, mientras que los ingresos por obras adicionales se redujeron en un 47,0%. En cuanto a los costos totales, disminuyeron en un 36,4%, siendo los costos de obras adicionales los más significativos. Los gastos administrativos aumentaron en un 19,0%, reflejando un incremento en las cargas de personal y servicios prestados por terceros. La utilidad bruta y operativa experimentaron aumentos significativos, así como la utilidad neta, que fue de S/ 1 897 000 en 2023. Al cierre del año, se observó una disminución del valor de los activos, pasivos y patrimonio en un 12,2%, aunque el patrimonio experimentó un ligero incremento del 2,7%, principalmente debido al aumento de los resultados acumulados.

En cuanto a la liquidez, el Concesionario mostró ratios superiores a 1 en liquidez clásica y prueba ácida, indicando una capacidad adecuada para cubrir sus obligaciones a corto plazo. Sin embargo, el ratio de liquidez absoluta disminuyó, lo que sugiere que el efectivo disponible no respalda totalmente las obligaciones de corto plazo. En términos de endeudamiento financiero, la empresa demostró una menor dependencia del financiamiento externo en comparación con el año anterior, con una reducción en el ratio Deuda/Patrimonio y en el porcentaje de activos financiados por terceros. Además, el índice de solvencia aumentó, lo que indica una mejora en la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones. En cuanto a la rentabilidad, se observaron incrementos significativos en los márgenes brutos, operativos y netos, así como en el ROE y el ROA, lo que refleja un mejor rendimiento de la empresa en el uso de sus activos y recursos propios.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

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

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

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

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

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

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



Cuadro N° 1 IIRSA Sur Tramo 5: Aspectos Generales	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sur S.A - COVISUR S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 25% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)
Inversión comprometida	US\$ 308,8 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2023	US\$ 288,6 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	24 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	03

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Modificaciones Contractuales

- A la fecha, el Contrato ha sido objeto de tres (3) modificaciones contractuales. El Cuadro N° 2 resume los principales temas tratados en cada Adenda.

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



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

II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

Infraestructura

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



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

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

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Equipamiento

13. Por otra parte, el concesionario dispone de una serie de equipos y vehículos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias. Así, al 31 de diciembre de 2023, la Concesión cuenta con los siguientes equipos:
- Grúas remolque para traslado de vehículos.
 - Equipos de pesaje ubicados en Arequipa.
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por 84 Postes SOS ubicados a una distancia máxima de 10 km uno de otro, desde los cuales se pueden realizar llamadas gratuitas a la Central de Atención de Emergencias.

II.5. Hechos de importancia

14. El 7 de diciembre de 2022, se desencadenaron una serie de protestas a nivel nacional en respuesta al autogolpe perpetrado por el ex presidente Pedro Castillo. Estas manifestaciones continuaron hasta finales de marzo de 2023 y, aunque se registraron protestas de menor

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



intensidad posteriormente, la mayoría se concentraron en el sur del país, siendo el departamento de Puno uno de los más activos durante esos meses, destacándose los bloqueos de carreteras como las acciones principales. Como resultado de las manifestaciones se vio afectada la estación de peaje de Caracoto, la cual se ha encontrado inoperativa a lo largo de 2023⁵.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

15. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
16. A diciembre de 2023, el Concesionario se encuentra administrando las ocho unidades de peaje, no obstante, solo 7 se encuentran en operación, el detalle de las cuales se presenta en el Cuadro N° 4. Adicionalmente, se cuenta con 1 estación de pesaje fija en Arequipa (Región Amazonas) y una estación de pesaje móvil en de Yura.
17. Cabe precisar que la unidad de peaje de Titire, ubicada en la región Moquegua, se terminó de construir en 2012, no obstante, aún está pendiente la aprobación por parte del Concedente para su entrada en operación.

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

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

18. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Sur Tramo 5, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
 - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.

⁵

<https://covisur.com.pe/comunicados/bloqueo-por-protestas-enero-2023/>
<https://covisur.com.pe/comunicados/bloqueos-varios-por-protesta-social-region-puno/>



19. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que deben ser implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
 - ✓ Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
 - ✓ Patrullaje de vigilancia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
 - b) Servicios Obligatorios por los que se le permite cobrar:
 - ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
20. Al respecto, cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser supervisadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
21. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.
22. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de estos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.

IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

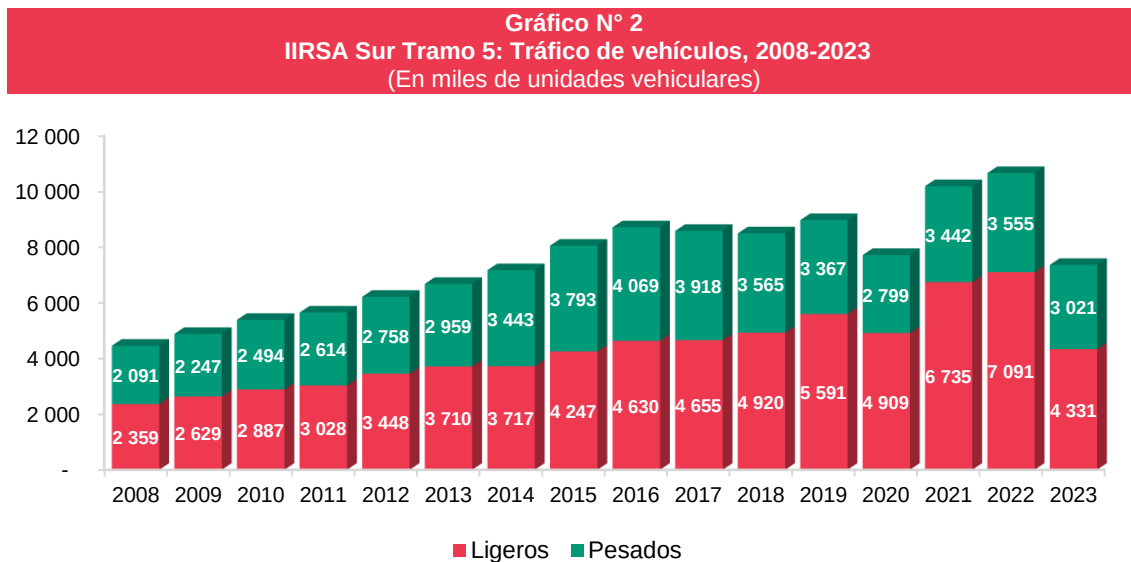
23. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶. Cabe señalar que, debido a que la estación de peaje de Caracoto no ha operado durante 2023, no se dispone de un registro del tráfico vehicular en dicha estación, la cual concentró el 26,9% del tráfico vehicular en 2022.

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



IV.1. Evolución del tráfico vehicular

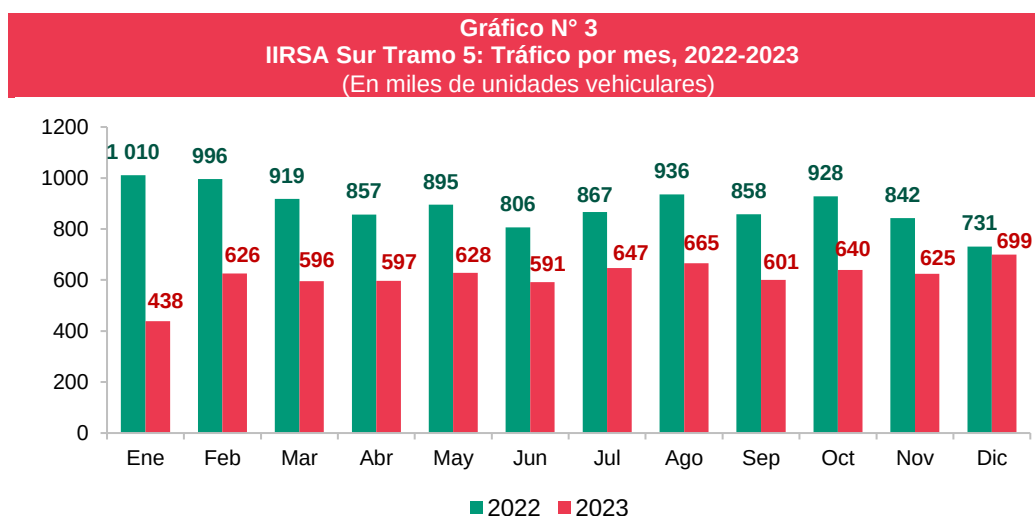
24. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2023, transitaron por la Carretera IIRSA Sur Tramo 5 alrededor de 7,35 millones de vehículos, lo cual representó una reducción de 30,9% en relación con los vehículos registrados el año anterior (10,65 millones). Dicha reducción se explica, en parte, por el hecho de que no se cuenta con estadísticas sobre el tráfico vehicular en la estación de Caracoto⁷. Ahora bien, al analizar de manera desagregada por tipo de vehículos usuarios de la carretera, se aprecia que en 2023 hubo una caída de 38,9% y 15,0% en el número de vehículos ligeros y vehículos pesados, respectivamente.



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

25. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2022 y 2023, apreciándose que en 2023 se presentó una contracción del tráfico en todos los meses del año, siendo el mes en el que menos cayó el tráfico respecto al 2022 en diciembre. Particularmente, en los meses de enero, febrero y marzo de 2023 se registraron caídas más fuertes del tráfico, en niveles de 56,6%, 37,2 y 35,1% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente.



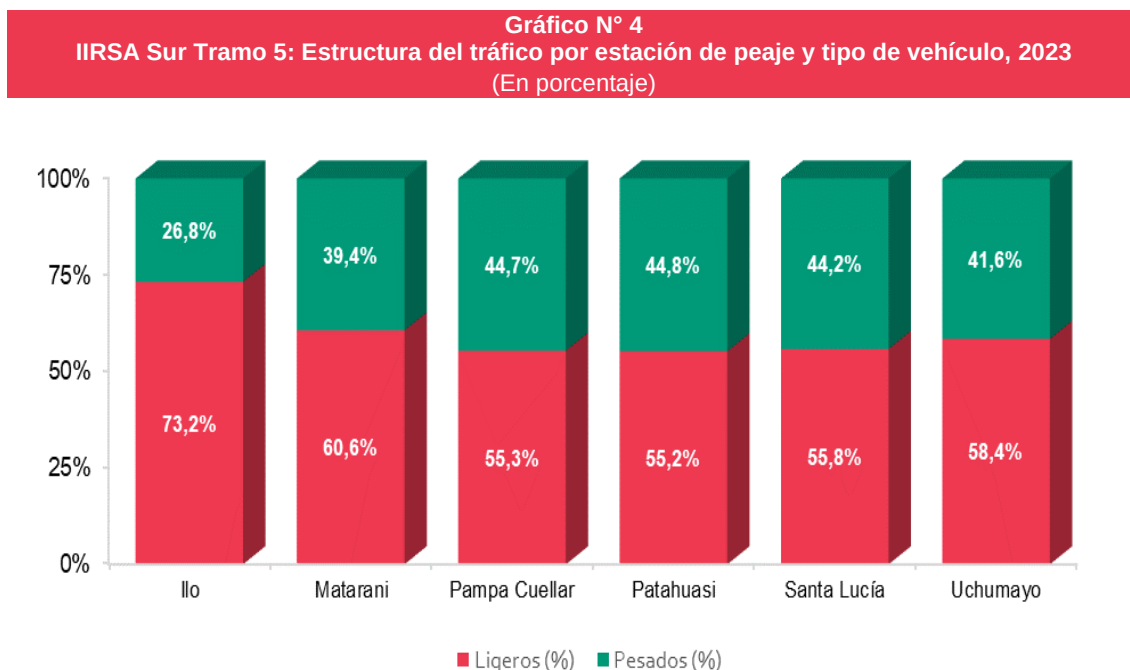
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷ En efecto, entre 2022 y 2023, sin considerar los vehículos registrados en la estación de peaje de Caracoto, se tiene que el tráfico vehicular se redujo 5%, al pasar de 7743 a 7342 miles de unidades.



26. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión. Por la vía transitan en mayor proporción vehículos ligeros, los cuales representaron el 58,9% del tráfico total en el 2023, siendo las estaciones de peaje de Uchumayo y Patahuasi donde se concentró el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 41,1% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Uchumayo y Patahuasi las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados.



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2023 la estación de Uchumayo recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 1,9 millones de vehículos (43,7% del tráfico total de vehículos ligeros). Esto se explica porque la estación de peaje se encuentra en el trayecto entre la ciudad de Juliaca y la ciudad de Islay (Arequipa), donde se encuentra el Terminal Portuario de Matarani. En segundo lugar, se ubicó la estación de Patahuasi, por la cual transitaron 811 mil vehículos ligeros (18,7% del tráfico total de vehículos ligeros). En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Uchumayo fue la que recibió el mayor tráfico de vehículos, al registrar 1,35 millones unidades (44,6% del total de vehículos pesados).

Tráfico en ejes cobrables

28. En términos de ejes cobrables, durante 2023, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 17,9 millones de ejes, que significó una reducción de 1,8%. De dicho total, el 75,9% correspondió a vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N°5, los vehículos de 6 ejes⁸ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 9,4 millones de ejes (52,0% del total de ejes).

⁸ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



Cuadro N° 5
IIRSA Sur Tramo 5: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2023
(En miles de vehículos y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	4,331	722	374	114	237	1,560	14	7,352
Uchumayo	1,894	405	194	58	88	593	8.5	3,240
Caracoto	-	-	-	-	-	-	-	-
Patahuasi	811	151	89	24	26	367	2.3	1,470
Santa Lucía	360	60	55	14	15	139	1.0	645
Matarani	657	49	13	9.1	22	334	1.0	1,084
Ilo	423	33	6.4	2.5	25	87	0.7	577
Pampa Cuellar	186	25	16	7.0	61	40	0.6	335
Ejes Cobrables	4,331	1,445	1,121	457	1,186	9,359	99.5	17,998
Uchumayo	1,894	810	583	230	441	3,558	60.6	7,576
Caracoto	-	-	-	-	-	-	-	-
Patahuasi	811	302	267	95	130	2,201	16.0	3,821
Santa Lucía	360	120	166	57	76	837	6.9	1,623
Matarani	657	97	38	36	108	2,003	7.4	2,948
Ilo	423	67	19	10.0	125	520	4.9	1,168
Pampa Cuellar	186	49	49	28	305	241	3.9	862

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. Cabe señalar que en la estación de peaje de Santa Lucía se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos. Así, en dicha estación estos vehículos representaron el 0,1% del tráfico total de la estación con 580 vehículos. (Ver Cuadro N° 6).

Cuadro N° 6
IIRSA Sur Tramo 5: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2023
(En miles unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETOS A PAGO DE PEAJE		TOTAL	TOTAL PARTICIPACIÓN
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Uchumayo	3,240	0	3,240	0.0%
Caracoto	-	-	-	-
Patahuasi	1,470	0	1,470	0.0%
Santa Lucía	645	0.58	645	0.1%
Matarani	1,084	0	1,084	0.0%
Ilo	577	0	577	0.0%
Pampa Cuellar	335	0	335	0.0%
Total	7352	0.58	7352	0.0%

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

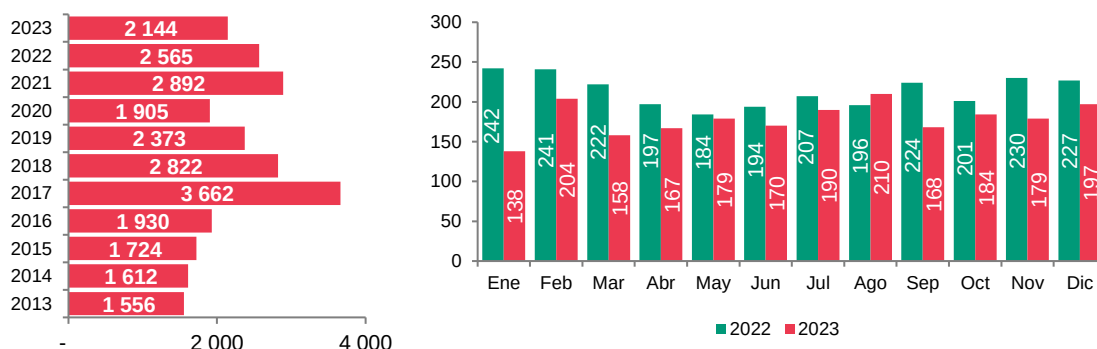
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

30. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
31. Durante 2023, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes fue de 2144, cifra que representó una caída de 16,4% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (2565 llamadas). Ello estaría asociado a un menor nivel de tráfico de vehículos en el 2023. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en el mes de agosto.



Gráfico N° 5
IIRSA Sur Tramo 5: Llamadas de emergencia, 2013 – 2023



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

32. Además, como se muestra en el Cuadro N° 7, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (83,7%) y para informar sobre accidentes de tránsito (16,3%). Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría lo hizo directamente a los teléfonos de la central de emergencia del concesionario, mientras que el 3,6% lo hizo a través de los postes SOS.

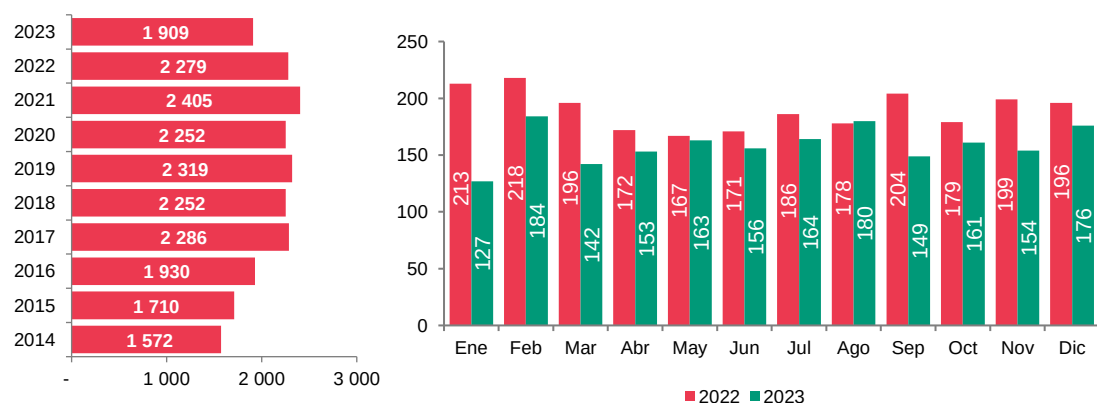
Cuadro N° 7
IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de llamada de emergencia, 2023
(unidades)

Motivo	Medio de comunicación			Total
	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	210	66	1,519	1,795
Accidente de Tránsito	183	11	155	349
Total	393	77	1,674	2,144

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

33. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas provistas a los usuarios fue de 1909 durante 2023, cifra 16,2% inferior en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (2279). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas fue solicitada en los meses de febrero y agosto.

Gráfico N° 6
IIRSA Sur Tramo 5: Asistencias mecánicas, 2014 - 2023



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



V. ESQUEMA TARIFARIO

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

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

37. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario introduciendo en el primer componente de la fórmula de ajuste, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
38. Con referencia a los vehículos con tarifa diferenciada, el Concedente se obliga a no incrementar la proporción, a la fecha de cierre, de ejes sujetos a este beneficio con respecto del tráfico total.
39. En el Cuadro N° 8 se aprecia, el detalle de las tarifas cobradas en cada una de las ocho unidades de peaje (incluido el IGV) durante el año 2023. Cabe señalar que, las tarifas no han sufrido variaciones desde el inicio de la explotación (2007), pues de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, dichas tarifas deben seguir vigentes hasta que se apruebe la culminación de las obras obligatorias programadas, siendo a partir de ese hito que se autoriza al Concesionario a incrementar las tarifas, las cuales podrán ser reajustadas anualmente por el Concesionario conforme la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión.



Cuadro N° 8
IIRSA Sur Tramo 5: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes al 2023
(Soles, incluido IGV)

1. Estaciones de peaje: Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía y Patahuasi.

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	3,90
Vehículos Pesados 2 Ejes	Por unidad	7,70
Vehículos Pesados 3 Ejes	Por unidad	11,60
Vehículos Pesados 4 Ejes	Por unidad	15,40
Vehículos Pesados 5 Ejes	Por unidad	19,20
Vehículos Pesados 6 Ejes	Por unidad	23,10
Vehículos Pesados 7 Ejes	Por unidad	26,90
Vehículos Pesados 8 Ejes	Por unidad	30,70

2. Estaciones de peaje: Matarani y Uchumayo

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,00
Vehículos Pesados	Por eje	4,00

3. Estación de peaje: Caracoto (Tarifas diferenciadas)

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por unidad	1,20
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por unidad	3,00

4. Estación de peaje: Santa Lucía (Tarifas diferenciadas)

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por unidad	0,60

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

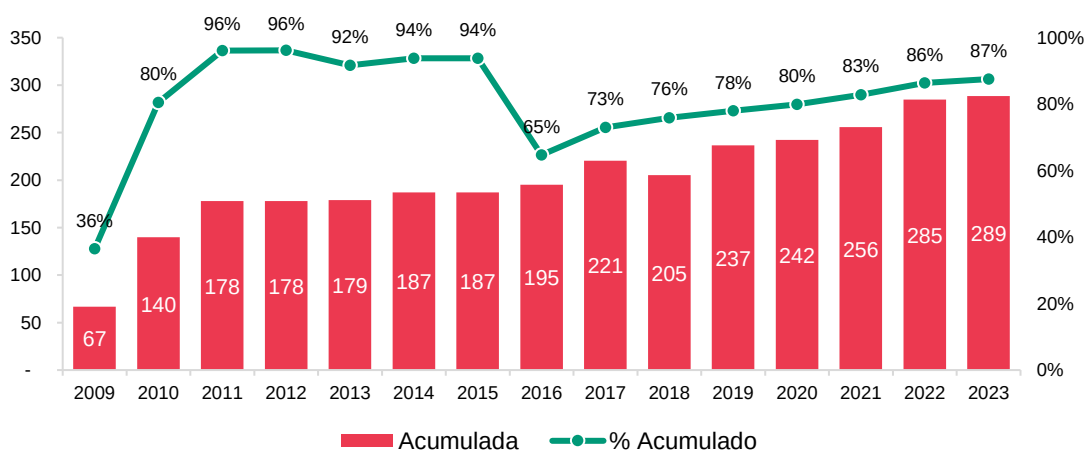
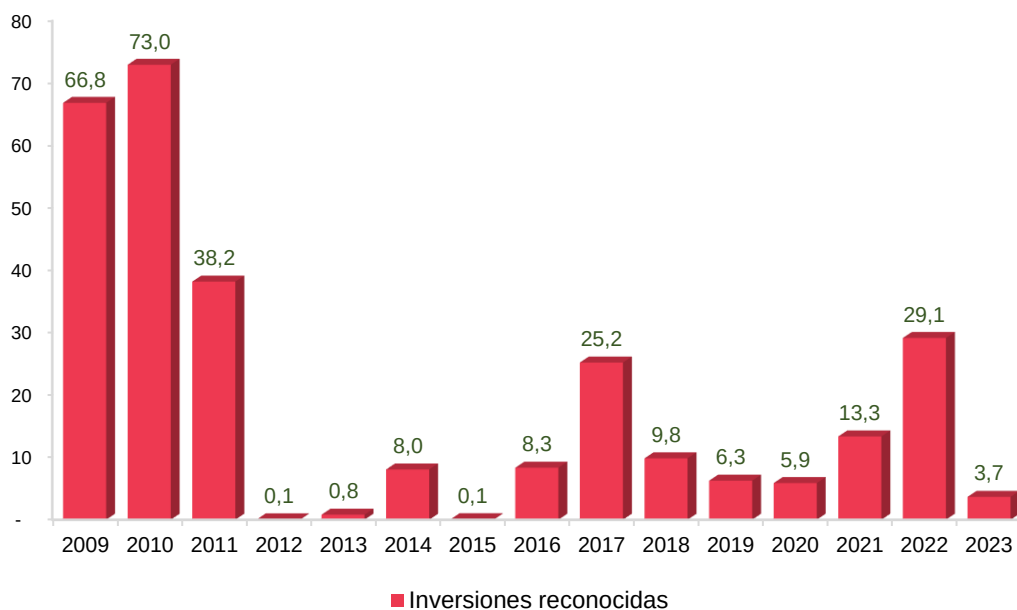
VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

40. Al 31 de diciembre de 2023, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 288,6 millones, lo cual representa el 87,5% de la inversión comprometida (USD 329,9 millones). El Gráfico N° 7 muestra que, durante el año 2023, las inversiones reconocidas por Ositrán fueron USD 3,7 millones, monto inferior en 87,5% a la inversión reconocida en 2022 (USD 29,2 millones).



Gráfico N° 7
IIRSA Sur Tramo 5: Inversiones reconocidas, 2009 – 2023
(En millones de USD, incluido IGV)



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

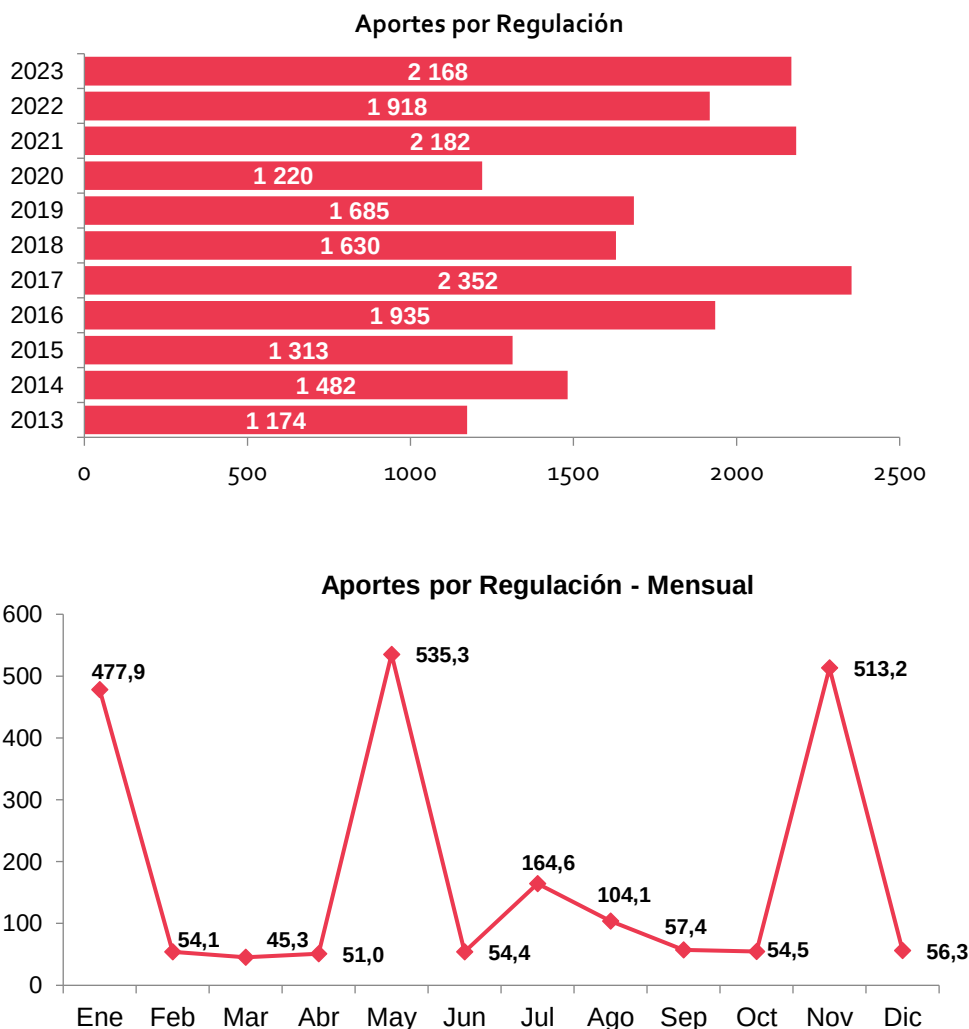
VI.2. Pagos al Estado

41. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 04 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a OSITRAN equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
42. Durante 2023, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 2,17 millones, monto superior en 13,1% con relación a los aportes pagados el año anterior (S/ 1,92 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un



año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se realizan dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
IIRSA Sur Tramo 5: Aportes por regulación 2013 – 2023
(Miles de Nuevos Soles)



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

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

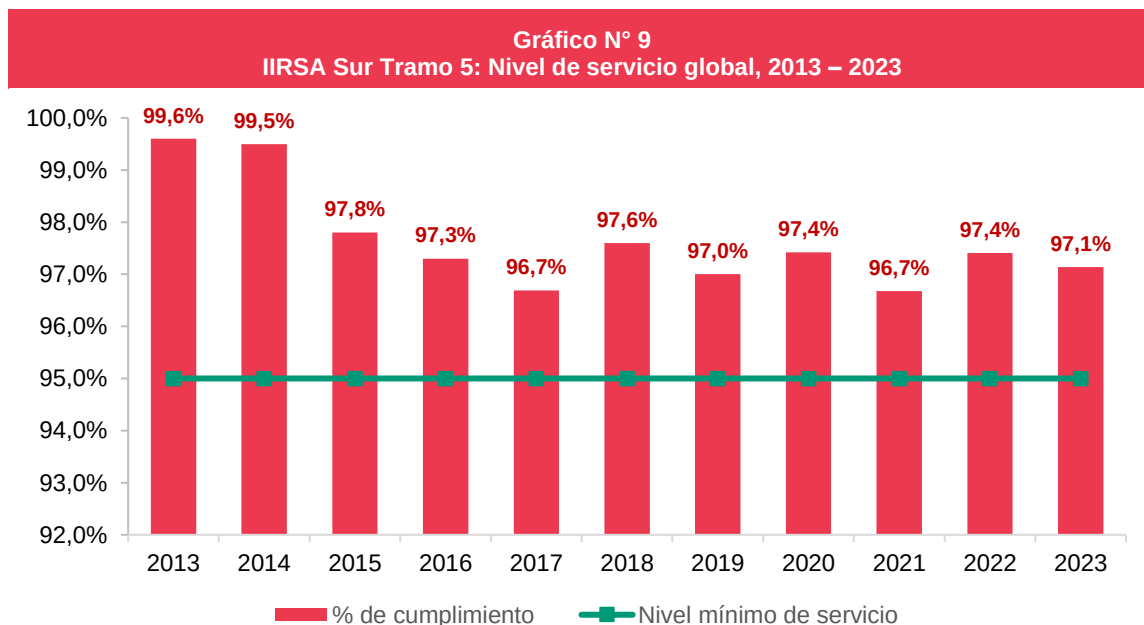
VII.1. Niveles de servicio

43. 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. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
44. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios se construye a partir de una



ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.

45. Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2023. En efecto, entre 2022 y 2023, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario se redujo de 97,4 a 97,1, estando por encima del nivel mínimo exigido (95%).



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁹. El valor máximo de la rugosidad media deslizante en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro. Así, durante el 2023, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 3,12 metros por kilómetro, cumpliendo con ubicarse por debajo del valor máximo admisible de 3,5.

VII.2. Indicador de Tráfico

47. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁰. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD anual en el 2023 resultó cerca de 20 143 vehículos por día, cifra inferior en 30,9% a los 29 167 vehículos registradas por día en el 2022. Por su parte, durante el 2023, el IMD

⁹ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

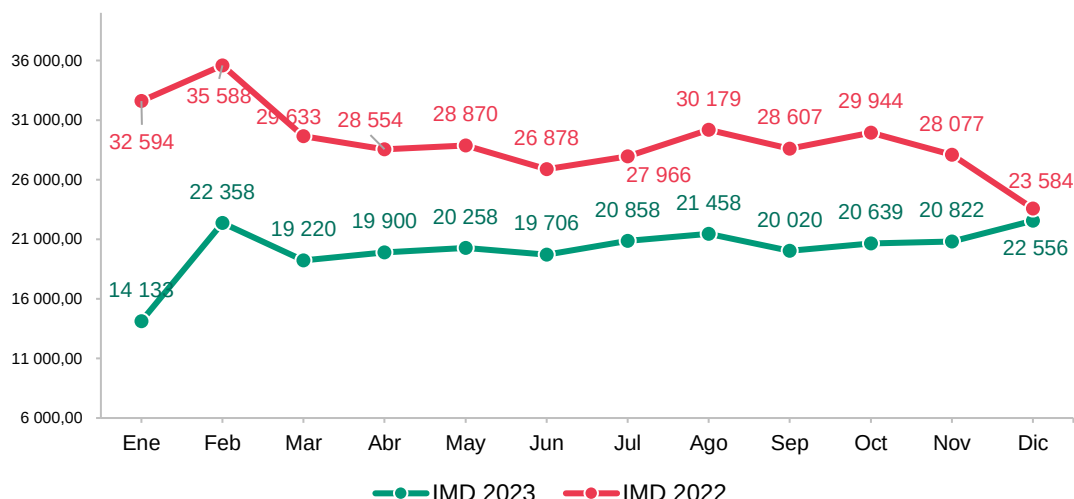
¹⁰ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



mostró niveles inferiores al 2022 durante en todos los meses del año, mostrando un ligero incremento en diciembre (22,556).

Gráfico N° 10
IIRSA Sur Tramo 5: IMD Mensual, 2022 - 2023



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

VII.3. Accidentes

48. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante 2023, el número de accidentes en la vía concesionada se redujo en 22,6% con respecto al año anterior, pasando de 451 accidentes a 349 accidentes. Respecto de las consecuencias de dichos accidentes, el número de heridos se incrementó en un 33,6% (de 280 a 374 heridos), de manera similar el número de víctimas mortales aumentó en 46,2% con relación a lo registrado en 2022 (de 76 a 85 fallecidos).

Cuadro N° 9
IIRSA Sur Tramo 5: Accidentes por tipo de consecuencia, 2015 – 2023

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2015	368	118	33	519	386	47
2016	364	116	45	278	589	97
2017	447	93	40	340	337	60
2018	383	91	37	511	358	55
2019	392	100	33	525	421	65
2020	262	64	39	n.d.	279	75
2021	344	81	31	n.d.	227	52
2022	330	74	47	n.d.	280	76
2023	217	82	50	n.d.	374	85

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

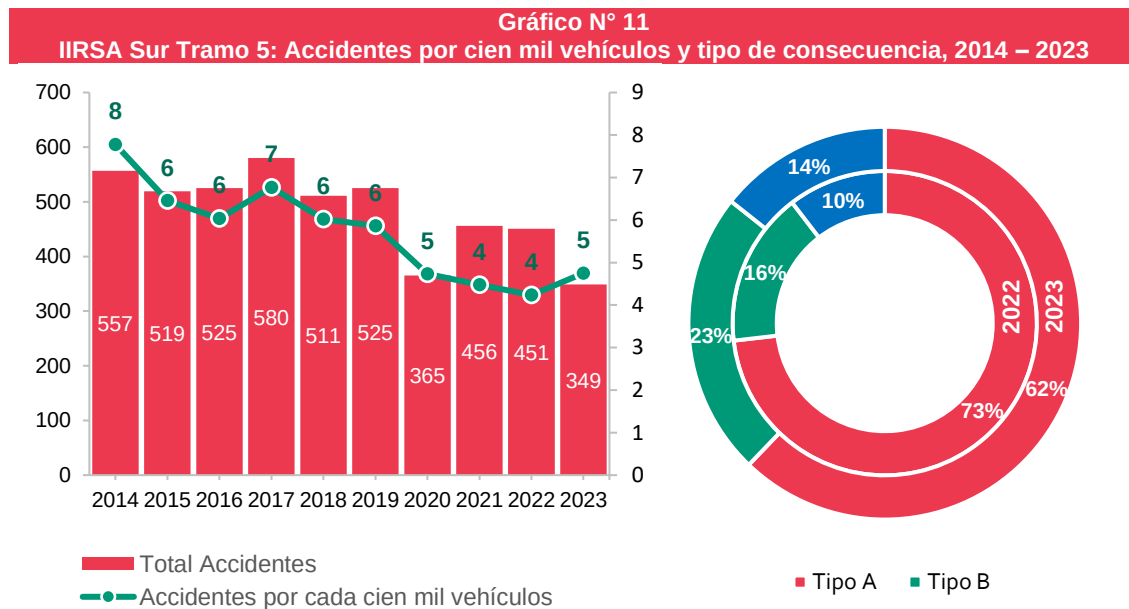
Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. En el 2023, se registraron 4,7 accidentes por cada cien mil vehículos, lo que representó un incremento del 12,0% respecto al año anterior (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 50 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C), mientras que 82

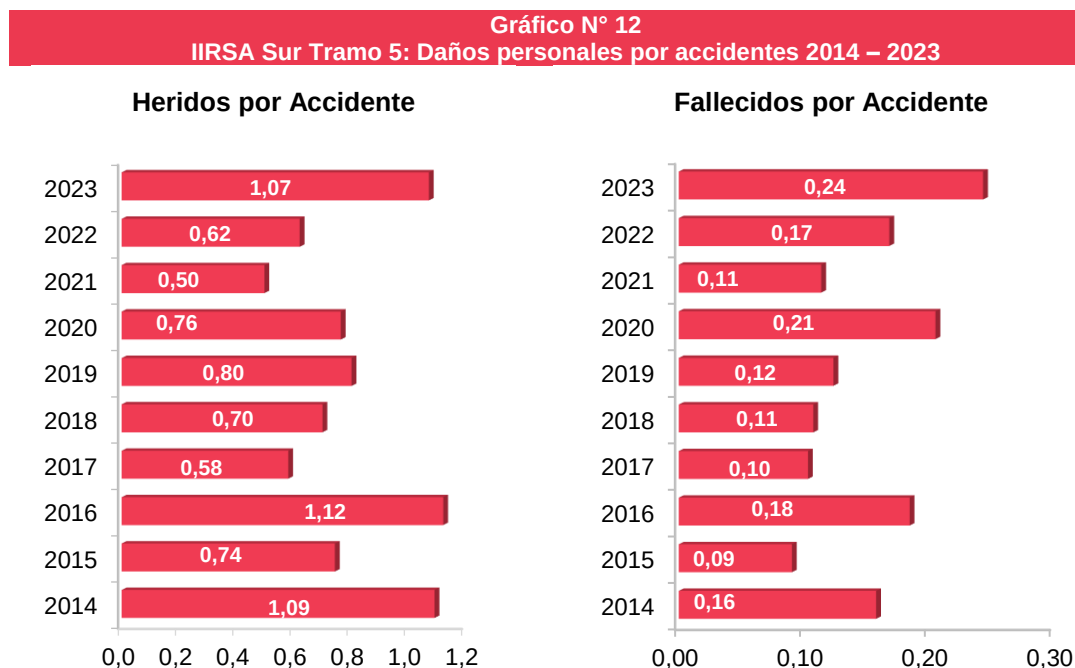


reportaron heridos (Accidentes Tipo B). Ello representa un mayor número accidentes que implicaron algún tipo de daño letal a las personas.



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

50. El número de heridos por accidente se incrementó al pasar de 0,62 en 2022 a 1,07 en 2023 heridos por accidente. En lo que respecta a la cantidad de víctimas fatales por accidente, se observa un incremento, pasando de 0,17 a 0,24. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo antes mencionado.

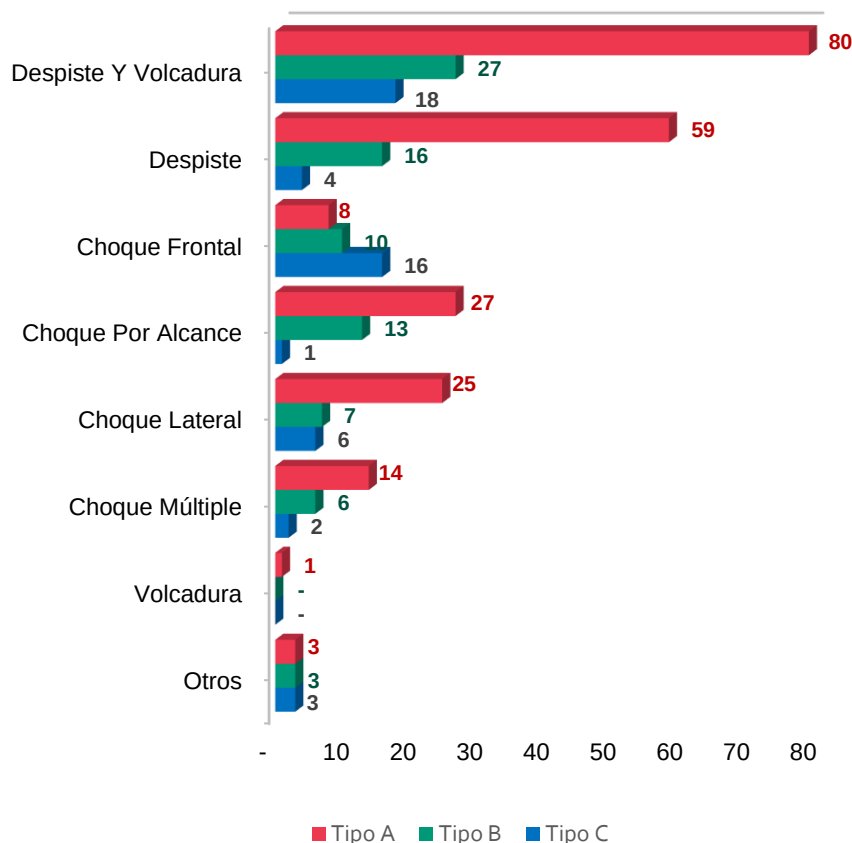


Fuente: Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



51. En el 2023, el 35,8% de los accidentes de tránsito estuvieron asociados a despistes y volcaduras, la mayoría de estos solo produjo daños materiales y el 14,4% de estos causó pérdidas humanas. Asimismo, el 22,6% fue por despiste y el 9,7% por choques frontales. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes por consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.

Gráfico N° 13
IIRSA Sur Tramo 5: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023



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

VII.4. Reclamos

52. Durante el 2023, se presentaron 54 reclamos al concesionario, cifra inferior al número de reclamos presentados en 2022 (112 reclamos). Entre los principales motivos de los reclamos presentados están los concernientes a la calidad del servicio prestado, facturación o cobro de la tarifa, entre otros (Ver Cuadro N° 10).

Cuadro N° 10
IIRSA Sur Tramo 5: Motivo de reclamos por meses, 2023

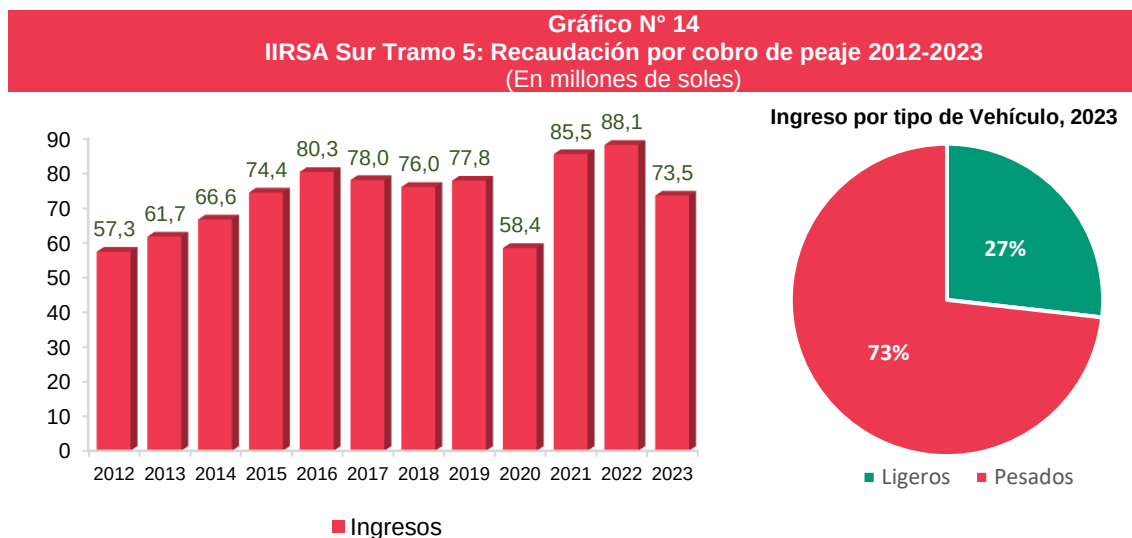
Mes	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2023
Calidad y oportuna prestación del servicio	0	8	3	3	2	2	4	3	2	6	8	5	46
Facturación o cobro	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Información proporcionada a los usuarios	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2
Otros	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4
Total	0	8	4	3	2	3	4	3	2	7	8	6	54

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



VIII. INDICADORES COMERCIALES

53. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 73,5 millones en 2023, lo que representó una caída de 16,6% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 88,1 millones), en línea con el menor tráfico de vehículos registrado en 2022. La principal fuente de los ingresos provino de la recaudación por parte de los vehículos pesados, representando un 73,2% del total de ingresos en el 2023 (ver Gráfico N° 14).



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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

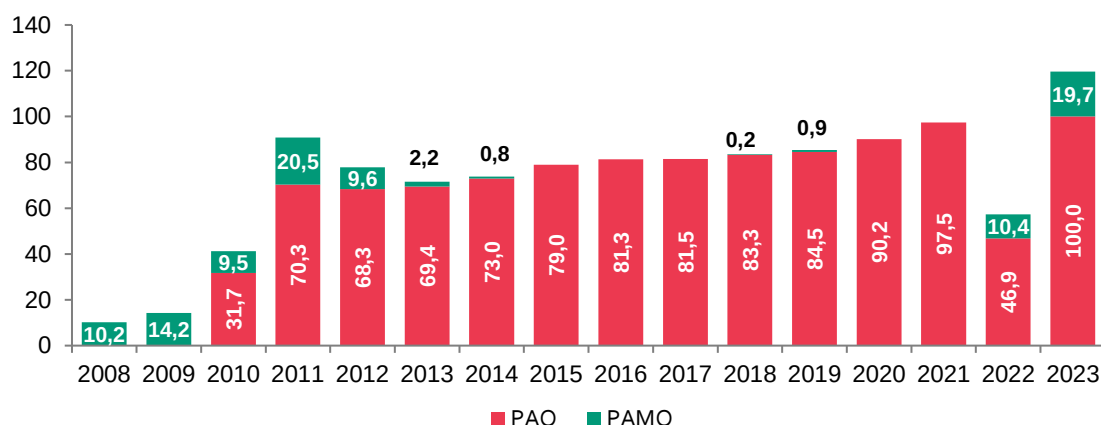
54. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras realizadas por el Concesionario. Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
55. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
56. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹¹, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹².
57. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2023, se destinó cofinanciamiento del Estado por concepto de PAO por un monto de S/ 100 millones, un 113,5% superior a lo devengado el año anterior. Por su parte, por concepto de PAMO se destinó un total de S/ 19,7 millones, cifra superior en 88,7% respecto al 2022. Entre 2008 y 2023, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 98,2 millones y S/ 1, 057 millones, respectivamente.

¹¹ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹² En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 15
IIRSA Sur Tramo 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2008 - 2023
(En S/ millones, incluido IGV)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

- Estado de Resultados Integrales**

58. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Así, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
59. En el año 2023, los ingresos totales, constituidos por las diversas fuentes indicadas en el cuadro N° 11, alcanzaron los S/ 90,9 millones, un 29,0% inferior que los S/ 128,0 millones registrados en el año 2022. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 6,0% frente a lo registrado en el 2022, esto es, en S/ 2,4 millones; de manera similar los ingresos por servicio de costo anual por mantenimiento incrementaron significativamente en 166,6%, esto es, 4,9 millones. Sin embargo, los ingresos por obras adicionales se redujeron 47,0%, pasando de S/ 80,8 millones en 2022 a S/ 42,8 millones en el 2023.

Cuadro N° 11
Ingresos por servicios, 2023-2022
(en miles de soles)

Ingresos por operación y mantenimiento			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023	2022	2023/2022
Servicios de operación y mantenimiento rutinario (PAMO)	42 875	40 444	47,1%	31,6%	6,0%
Obras adicionales	42 840	80 799	47,1%	63,1%	-47,0%
Mantenimiento periódico	(6 200)	-	-6,8%	0,0%	
Actualización del valor presente-CRPAO	3 444	3 779	3,8%	3,0%	-8,9%
Servicio de costo anual por mantenimiento-CAM	7 911	2 967	8,7%	2,3%	166,6%
Mantenimiento de emergencia	68	35	0,1%	0,0%	94,3%
Total	90 938	128 024	100,0%	100,0%	-29,0%

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur - COVISUR S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



60. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2023 estos alcanzaron los S/ 78,0 millones, monto con una disminución de 36,4% con relación al del ejercicio 2022 (S/ 122,7 millones). Al interior de estos costos, los costos de obras adicionales son los de mayor magnitud con S/ 42,6 millones, representando el 54,6% del total de costos, cifra que ha reducido en 46,8% al monto que se alcanzó en el año 2022 (S/ 80,1 millones).
61. Con relación a los costos de mantenimiento rutinario en el ejercicio del 2023, estos representaron el 29,4% de los costos totales. En el 2023, dicha cuenta ascendió a S/ 22,9 millones, cifra 0,6% inferior a lo registrado en el 2022 (S/ 23,1 millones), lo que refleja un menor volumen de ejecución en costos de mantenimiento rutinario en la Concesión.

Cuadro N° 12
Costos de prestación de servicios, 2023-2022
(en miles de soles)

Costos de operación y construcción			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023	2022	2023/2022
Costos de obras adicionales	42 600	80 093	54,6%	65,3%	-46,8%
Costos de mantenimiento rutinario	22 923	23 072	29,4%	18,8%	-0,6%
Costos de mantenimiento periódico	6 200	-	7,95%	0,0%	
Costos de operación de peajes y pesajes	16 607	17 361	21,3%	14,1%	-4,3%
Aporte por regulación OSITRAN	1 684	1 679	2,2%	1,4%	0,3%
Depreciación	409	528	0,5%	0,4%	-22,5%
Amortización	7	7	0,01%	0,01%	0,0%
Total	78 030	122 740	100,0%	100,0%	-36,4%

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

62. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos incrementaron en 19,0% con respecto al 2022, pasando de S/ 5,0 millones a S/ 5,9 millones, como resultado del incremento de cargas de personal en 16,9% (de S/ 2,4 millones en el 2022 pasó a S/ 2,8 millones en el 2023) y el incremento de los servicios prestados por terceros en 20,8%.

Cuadro N° 13
Gastos de administración, 2023-2022
(en miles de soles)

Gastos de administración			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023	2022	2023/2022
Cargas de personal	2 786	2 383	47,1%	47,9%	16,9%
Servicios prestados por terceros	2 232	1 848	37,7%	37,2%	20,8%
Tributos	46	38	0,8%	0,8%	21,1%
Cargas diversas de gestión	571	433	9,6%	8,7%	31,9%
Depreciación	236	223	4,0%	4,5%	5,8%
Amortización	47	47	0,8%	0,9%	0,0%
Total	5 918	4 972	100,0%	100,0%	19,0%

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

63. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante el año 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 12,9 millones, lo que significó un incremento de 144,3% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 5,3 millones). De manera similar, la utilidad operativa se incrementó 2013,9% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 346 mil a S/ 7,3 millones. Asimismo, debido a los menores costos de operación y mantenimiento en el 2023 (S/ 78,0 millones), a comparación del 2022 (S/ 122,7 millones); resultó una utilidad neta de S/ 1 897 000 en el 2023, frente a los S/ -1 782 000 obtenidos en el 2022.



Cuadro N° 14
Estado de Resultados Integrales, 2023-2022
(en miles de soles)

	2023	2022	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Ingresos totales	90 938	128 024	100,0%	100,0%	-29,0%
Costos de operación y mantenimiento	(78 030)	(122 740)	-85,8%	-95,9%	-36,4%
Utilidad bruta	12 908	5 284	14,2%	4,1%	144,3%
Gastos de administración	(5 918)	(4 972)	-6,5%	-3,9%	19,0%
Otros ingresos	324	34	0,4%	0,0%	852,9%
Utilidad de operación	7 314	346	8,0%	0,3%	2013,9%
Ingresos financieros	1 066	328	1,2%	0,3%	225,0%
Diferencia de cambio, neta	(1 415)	(2 232)	-1,6%	-1,7%	-36,6%
Resultado antes del impuesto a la renta	6 965	(1 558)	7,7%	-1,2%	-547,0%
Impuesto a la renta	(5 068)	(224)	-5,6%	-0,2%	2162,5%
Utilidad (pérdida) neta del año	1 897	(1 782)	2,1%	-1,4%	-206,5%

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• **Estado de Situación Financiera**

64. El estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observan los movimientos para los años 2022 y 2023.

Cuadro N° 15
Estado de Situación Financiera, 2023-2022
(en miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2023	2022		2023	2022
ACTIVO CORRIENTE	156 032	160 600	PASIVO CORRIENTE	128 506	137 415
Efectivo y equivalente de efectivo	30 135	88 690	Cuentas por pagar comerciales	623	974
Cuentas por cobrar concedente	109 951	59 573	Cuentas por pagar a partes relacionadas	97 393	120 532
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	-	224	Otras cuentas por pagar	30 490	15 909
Otras cuentas por cobrar, neto	15 688	12 056			
Servicios contratados por anticipado	258	57	PASIVO NO CORRIENTE	275	21 259
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	-	21 259
			Otras cuentas por pagar	275	-
ACTIVO NO CORRIENTE	44 590	68 018	TOTAL PASIVO	128 781	158 674
Cuentas por cobrar al concedente	23 444	47 052			
Otras cuentas por cobrar	18 202	17 715			
Activo por impuesto a la renta diferido	19	338	PATRIMONIO NETO	71 841	69 944
Edificaciones, vehículos y equipo, neto	2 621	2 573	Capital social	45 270	45 270
Activos intangibles, neto	304	340	Reserva legal	4 532	4 532
			Resultados acumulados	22 039	20 142
TOTAL ACTIVO	200 622	228 618	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	200 622	228 618

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



Cuadro N° 16
Análisis Vertical y Horizontal del Estado de Situación Financiera, 2023-2022
(en miles de soles)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023/2022		2023	2022	2023/2022
ACTIVO CORRIENTE	77,8%	70,2%	-2,8%	PASIVO CORRIENTE	64,1%	60,1%	-6,5%
Efectivo y equivalente de efectivo	15,0%	38,8%	-66,0%	Cuentas por pagar comerciales	0,3%	0,4%	-36,0%
Cuentas por cobrar concedente	54,8%	26,1%	84,6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	48,5%	52,7%	-19,2%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,0%	0,1%	-100,0%	Otras cuentas por pagar	15,2%	7,0%	91,7%
Otras cuentas por cobrar, neto	7,8%	5,3%	30,1%	PASIVO NO CORRIENTE	0,1%	9,3%	-98,7%
Servicios contratados por anticipado	0,1%	0,0%	352,6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,0%	9,3%	-100,0%
				Otras cuentas por pagar	0,1%	0,0%	
ACTIVO NO CORRIENTE	22,2%	29,8%	-34,4%	TOTAL PASIVO	64,2%	69,4%	-18,8%
Cuentas por cobrar al concedente	11,7%	20,6%	-50,2%				
Otras cuentas por cobrar	9,1%	7,7%	2,7%	PATRIMONIO NETO	35,8%	30,6%	2,7%
Activo por impuesto a la renta diferido	0,0%	0,1%	-94,4%	Capital social	22,6%	19,8%	0,0%
Edificaciones, vehículos y equipo, neto	1,3%	1,1%	1,9%	Reserva legal	2,3%	2,0%	0,0%
Activos intangibles, neto	0,2%	0,1%	-10,6%	Resultados acumulados	11,0%	8,8%	9,4%
TOTAL ACTIVO	100,0%	100,0%	-12,2%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-12,2%

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

65. Al cierre del año 2023, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, disminuyó en 12,2% respecto al año 2022, pasando de S/ 228,6 millones a S/ 200,6 millones.
66. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación entre los años 2022 y 2023, reduciéndose de S/ 160,6 millones a S/ 156,0 millones (-2,8%). Por otro lado, los activos no corrientes se redujeron en -34,4%, pasando de S/ 68,0 millones a S/ 44,6 millones.
67. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 70,2% de los activos totales en el año 2022 al 77,8% en el año 2023, mientras que el activo no corriente pasó de representar el 29,8% de los activos totales en el año 2022 al 22,2% en el año 2023. La disminución del activo corriente, se dio debido a que el Efectivo y equivalente de efectivo disminuyó a S/ 30,1 millones (un baja de 66,0% respecto a lo consignado al final del ejercicio 2022). Por el otro lado, la reducción del activo no corriente fue explicado principalmente por la caída del 50,2% de las cuentas por cobrar al concedente; pasando de S/ 47,1 millones a S/ 23,4 millones en el 2023.
68. Con respecto a los pasivos totales de la concesión, también se redujeron en un 18,8%, ascendiendo en el ejercicio 2023 a S/ 128,8 millones, y representando el 64,2% del total de pasivo y patrimonio. La reducción del pasivo total fue explicado principalmente por la reducción de las cuentas por pagar a partes relacionadas en el corto y largo plazo, que registran al final del ejercicio 2023, alrededor de S/ 97,4 millones (S/ 120,5 millones en el 2022) y S/ 0,0 frente a lo registrado de S/ 21,3 millones en el 2022 respectivamente.
69. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, se observó un ligero incremento del 2,7%, pasando de S/ 69,9 millones a S/ 71,8 millones en el 2023. El capital social y la reserva legal se mantuvieron constantes; mientras que, los resultados acumulados se incrementaron en un 9,4% teniendo un valor de S/ 20,1 millones en el 2022 frente a S/ 22,0 millones en el 2023.



IX.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

70. Las ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en el 2022 y en el 2023, la empresa alcanzó ratios de liquidez superiores a 1, medidos por los ratios de liquidez clásica¹³ y la prueba ácida¹⁴. Esta situación refleja que la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En tanto, en términos de liquidez absoluta¹⁵, la empresa presenta ratios menores a 1, lo cual denota que el saldo de caja de banco por sí solo no respalda el pasivo corriente.
71. En particular, la reducción del pasivo corriente en mayor medida (6,5%) que la reducción del activo corriente (2,8%) han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica se incremente de 1,17 a 1,21; asimismo, el ratio de la prueba ácida pasó de 1,17 en el 2022 a 1,21 para el 2023.
72. El ratio de liquidez absoluta o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de las ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2023, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,23 por cada sol de deuda, ratio inferior al de 2022 que alcanzó los S/ 0,65. Esto se explica por la significativa disminución en la cuenta Efectivo y equivalente al efectivo (66,0%).

Cuadro N° 17 Ratios de Liquidez, 2023-2022		
Ratios	2023	2022
Liquidez general	1,21	1,17
Prueba Ácida	1,21	1,17
Liquidez absoluta	0,23	0,65

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• Ratios de Endeudamiento Financiero

73. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
74. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2023 reflejan una situación de menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar una disminución en dos de los cuatro indicadores analizados.
75. Así, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁶, muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 179,3 de deuda, lo cual denota el nivel de apalancamiento de la empresa, y

¹³ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.



denota un reducción respecto al apalancamiento correspondiente al año 2022 (226,9%), motivado por la disminución del total pasivo (-18,8%).

76. El ratio endeudamiento del activo¹⁷, en 2023 indica que de las inversiones del concesionario (activo total), un 64,2% fue financiado a través de terceros, mientras que en 2022 dicha dependencia fue ligeramente mayor (69,4%).
77. El ratio de calidad de la deuda¹⁸ asciende a 99,8% en el ejercicio 2023, lo que indica que la deuda que tiene la empresa, en su mayoría, es de corto plazo.
78. Finalmente, el índice de solvencia¹⁹ para el ejercicio 2023 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,56 de activo total. Al respecto, en el 2022 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,44 de activo total. Cabe señalar que cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del año 2022 al 2023, se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.

Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023-2022		
Ratios	2023	2022
Deuda/Patrimonio	179,3%	226,9%
Endeudamiento del Activo	64,2%	69,4%
Calidad de la Deuda	99,8%	86,6%
Indice de Solvencia	1,56	1,44

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• Ratios de Rentabilidad

79. Estos ratios miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de sus recursos propios.
80. Así, en el 2023, el margen bruto²⁰ fue de 14,2% (superior al 4,1% registrado en el 2022) debido al incremento del 144,3% de la utilidad bruta en el 2023 y el margen operativo²¹ fue de 8,0% (mayor al 0,3% registrado en el 2022); este incremento también se dio por el aumento significativo de la utilidad operativa (+2013,9%).
81. A su vez, en 2023, el margen EBITDA²², - que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 0,9% a 8,8%. Asimismo, el margen neto²³ se incrementó en el ejercicio 2023, pues pasó de -1,4% a 2,1%.
82. El ROE²⁴ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2023 aumentó la utilidad respecto al ejercicio 2022, puesto que en el ejercicio 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de S/ 2,6 (en el ejercicio 2022 fue de S/ -2,5). Dicho incremento se debe al efecto conjunto producido de un significativo aumento de las utilidades netas y ligero aumento del patrimonio neto

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²² El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²⁴ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto



83. De igual manera, se observa un aumento de la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁵, el cual para el ejercicio del 2023 fue de 0,9% (-0,8% en el 2022). Esto se debe también al incremento de las utilidades netas y a la disminución de los activos (-12,2%).

Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2023-2022		
Ratios	2023	2022
Margen Bruto	14,2%	4,1%
Margen Operativo	8,0%	0,3%
Margen EBITDA	8,8%	0,9%
Margen Neto	2,1%	-1,4%
ROE	2,6%	-2,5%
ROA	0,9%	-0,8%

Fuente: Estados financieros auditados 2023 Concesionaria Vial del Sur S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

X. CONCLUSIONES

84. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Tramo 5: Matarani – Azángaro – Ilo durante el año 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular registró una contracción de 30,9% entre 2022 y 2023, al pasar de 10,65 millones a 7,35 millones de vehículos, lo que se explica, en parte, a que no se dispone de registros sobre el tráfico vehicular en la estación de peaje de Caracoto. Del total de vehículos que circularon por la Concesión durante 2023, el 58,9% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 41,1% restante a vehículos pesados. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 17,9 millones de ejes, nivel inferior en 19,4% respecto al año anterior.
 - (ii) Al cierre de 2023, el Concesionario cuenta con siete estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Uchumayo y Patahuasi, las cuales registraron 3,24 millones de vehículos (44,1%) y 1,47 millones vehículos (20,0%), respectivamente. Cabe señalar que la estación de Titire, si bien ya se encuentra construida, está aún a la espera de la aprobación por parte de concedente para su entrada en operación.
 - (iii) En el 2023, las tarifas cobradas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las siete (07) unidades de peaje en operación, se mantuvieron iguales respecto a los que la empresa viene aplicando desde el inicio de la Concesión (diciembre de 2007).
 - (iv) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2023, el número de llamadas de emergencia disminuyó en 16,4%; de igual manera las asistencias mecánicas disminuyeron en 16,2%.
 - (v) Al 31 de diciembre de 2023, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 288,6 millones, lo cual significó un avance de 87,5% de la inversión total comprometida. Así, al cierre de 2023 se realizaron obras de construcción en 56,29 kilómetros y se intervinieron 798,39 km. Durante 2023, el Concesionario continúa con la construcción de la segunda calzada de la carretera Puno – Juliaca y otras obras accesorias y adicionales, habiéndose ejecutado inversiones por USD 3,7 millones durante dicho año.

²⁵ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



- (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,19 millones de soles, monto que representa un incremento de 13,1% con relación al aporte de 2022 (S/. 1,92 millones de soles).
- (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2023, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de Servicio global de 97,1%.
 - Se registraron 349 accidentes durante 2023, lo que representó una caída de 22,6% con relación al año anterior. Los accidentes tuvieron como consecuencia 374 heridos y 85 fallecidos. En comparación con el año anterior (2022) la cifra de heridos se incrementó en 33,6%, mientras que la de fallecidos en 11,8%. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes estuvieron relacionados con despistes y volcaduras en la vía (35,8% en conjunto).
 - El número de reclamos en general se redujeron significativamente, pasando de 112 reclamos en 2022 a 54 en 2023, cifra inferior en 51,7% a los reclamos recibidos el año anterior.
- (viii) Durante 2023, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje alcanzaron los S/ 73,5 millones, lo que representó una reducción de 16,6% en relación con el año anterior.
- (ix) Los ingresos por concepto de PAO se incrementaron en 113,5% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 46,9 millones a S/ 100 millones. En el 2023 los ingresos por PAMO ascendieron a S/ 19,7 millones, teniendo una serie acumulada histórica de S/ 98,2 millones.
- (x) Con relación a la situación financiera de la Concesión, se observa que los ingresos totales alcanzaron los S/ 90,9 millones, lo que refleja una reducción del 29,0% con relación al año anterior (S/ 128,0 millones).
- (xi) La utilidad bruta alcanzó los S/ 12,9 millones en 2023, lo que significó un incremento de 144,3% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 5,3 millones). Debido a la reducción de los costos de operación y mantenimiento y la disminución de las pérdidas derivadas de diferencias cambiarias, se obtuvo una utilidad neta positiva de S/ 1,9 millones.
- (xii) Al cierre del 2023 la empresa redujo sus valores contables frente al observado al cierre de 2022. Así, los activos totales registraron una disminución de 12,2%, al pasar de S/ 228,6 millones en 2022 a S/ 200,6 millones en 2023.
- (xiii) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es ligeramente sólida, aunque en mayor medida que en el periodo anterior, conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2023, observándose que en el final del ejercicio 2023, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
- (xiv) En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos incrementaron. Finalmente, los indicadores de rentabilidad de la empresa, como el margen operativo, margen bruto y neto aumentaron significativamente en comparación al 2022. Asimismo, la rentabilidad del patrimonio y rentabilidad sobre los activos también presentaron incrementos respecto al 2022.



XI. ANEXO

Anexo N° 1: Ficha de Contrato de Concesión

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



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

Fecha de actualización: 01 de abril de 2022

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



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

Fecha de actualización: 01 de abril de 2022

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

Anexo N° 2: Resumen Estadístico

Concesionario:	Concesionario Vial del Sur S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2008-2023

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

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



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

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

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



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

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

estudioseconomicos@OSITRAN.gob.pe

www.OSITRAN.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhon Pérez Gonzales – Practicante
César Vásquez Marín – Practicante