

2014

Informe de desempeño de la Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo-Sullana



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenido

Resumen Ejecutivo	4
INFORME DE DESEMPEÑO 2014	6
I. Principales características del Contrato de Concesión	6
II. Servicios prestados	10
III. Hechos de importancia	11
IV. Tráfico de vehículos	12
V. Desempeño operativo	14
VI. Tarifas reguladas	14
VII. Inversiones	16
VIII. Resultados financieros	18
IX. Pagos al Estado	23
ANEXO	24

Cuadros

Cuadro N° 1 Descripción de la infraestructura	7
Cuadro n° 2 Inversión referencial por tipo de obras	8
Cuadro N° 4 Tráfico por estación de peaje, 2014	13
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables 2014	13
Cuadro N° 6 Tarifas vigentes	15
Cuadro N° 7 Estado de Resultados Integrales.....	19
Cuadro N° 8 Estado de Situación Financiera	21
Cuadro N° 9 Ratios financieros	22

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico vehicular en Autopista del Sol	12
Gráfico N° 2 Distribución y variación del tráfico por estación de peaje, 2014	12
Gráfico N° 3 Accidentes 2010-2014.....	14
Gráfico N° 4 Inversiones anuales	16
Gráfico N° 5 Evolución de la recaudación 2009-2014.....	18
Gráfico N° 6 Evolución del imag 2011-2034	19
Gráfico N° 7 Pagos por aporte por regulación 2013-2014	23

Mapas

Mapa N° 1: Autopista del Sol, Tramo Trujillo-Sullana.....	7
--	---

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL



Resumen Ejecutivo

El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474,99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana. La concesión es por un plazo de 25 años y une las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. Asimismo, la concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión cercano a los USD 300 millones.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 35%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada: 38,96 km
Inversión comprometida	USD 299,96 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2014	USD 56,40 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de agosto de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	Ninguna

La importancia de la conectividad de las provincias de la zona norte del país demanda la construcción de la segunda calzada de la carretera Panamericana Norte, entre los tramos Trujillo- Chiclayo y Piura-Sullana, la cual permitirá mejorar la circulación y seguridad hacia el norte del país.

COVISOL es el consorcio conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo (Ecuador) y Construcción y Administración (CASA) de Perú, el cual se encargará de construir la segunda calzada del tramo Piura-Sullana, completar el Evitamiento Trujillo a dos calzadas (con un Óvalo al fin del Evitamiento, un óvalo intermedio, ampliación del Óvalo de la Dv. de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche) y del Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, (con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv. Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv. San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo).

Los servicios prestados por el Concesionario son: central de emergencia, comunicación en tiempo real, policía nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico, libro de reclamos y sugerencias, tarjetas prepago recargables y el cobro de detracciones al transporte público de pasajeros.

En el 2014, circularon por la vía concesionada 8,1 millones de vehículos, de los cuales 4,25 millones fueron vehículos pesados y 3,85 millones vehículos ligeros. La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue Chicama, con 2,74 millones de vehículos; seguido por la estación de Piura-Sullana, con una afluencia de 2,27 millones de vehículos en el año.

Dicho nivel de tráfico permitió la recaudación de S/. 98,4 millones por concepto de peaje (incluido IGV), lo que implicó un crecimiento de 5,6% con respecto a los ingresos percibidos en el 2013, debido al aumento del tráfico vehicular en 3,6% con respecto al año anterior, así como al incremento tarifario a USD 1,50 (más el importe correspondiente al IGV).

El número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 25,4% con respecto al año anterior, pasando de 118 accidentes en el año 2013 a 148 en el 2014. Considerando el número de heridos y fallecidos, estos también se incrementaron en el 2014, de 263 a 412 en el caso de personas heridas y de 33 a 39 en caso de fallecidos.

En el año 2014, De acuerdo al Concesionario, se ejecutó obras por un monto ascendente a USD 37,2 millones (incluido IGV), lo que representa 12,4% de la inversión comprometida. Este bajo nivel de ejecución de obras se explica porque el Concedente no ha entregado parte de las áreas correspondientes a las obras de la segunda calzada ni ha entregado las vías existentes con la puesta a punto, tal como se acordó en el Contrato de Concesión y cuya fecha máxima de entrega fue diciembre de 2011.

La información financiera indica que COVISOL registra ganancias netas por S/. 2,37 millones. Asimismo, a través del Estado de Situación Financiera, se puede observar que la empresa ha reducido sus activos totales, pasando de S/. 287 millones en el 2013 a S/. 254 millones en el 2014, hecho que representa una reducción de 11,4%. También se observa que el Concesionario es una empresa apalancada que financia sus operaciones con un 51% de deuda.

Finalmente, el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 1,02 millones en el 2014, lo que implicó un incremento de 2,5% con respecto al año anterior.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL

I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) y la sociedad concesionaria "Concesionaria Vial del Sol S.A." suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años¹, bajo el esquema de contrato BOT (*Build, Operate and Transfer*)².
2. La entrega en Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana implica la ejecución de trabajos de puesta a punto, entrega de derecho de vía por parte del Concedente y la ejecución de las obras de la segunda calzada; así como la explotación, el mantenimiento de la vía y la prestación de adecuadas condiciones de transitabilidad y otros servicios al usuario, por parte del Concesionario.
3. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibirá del Concesionario un pago por derecho de Concesión, equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería³, el cual asciende aproximadamente a USD 300 millones.
4. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada. Así, se produjo un empate entre los cinco postores precalificados⁴, al ofrecer la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir (38,96 km por encima del mínimo fijado por el Estado). Tras este primer empate, Concesionaria Vial del Sol y Concesionaria Panamericana ofrecieron el máximo de obras adicionales (11 en total⁵), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora COVISOL.

¹ El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendario adicionales para emitir su pronunciamiento.

² Es la modalidad mediante la cual se entrega al Concesionario la infraestructura vial para que construya, opere y transfiera dicha infraestructura vial al Estado al término de la Concesión.

³ Ver cuadro N° 2.

⁴ Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCIÓN, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

⁵ Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.

Obra de prioridad 3: Evitamiento Chócope.

Obra de prioridad 4: Evitamiento Paján.

Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.

Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.

Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moche - Pacanguilla.

Obra de prioridad 9: Diez (10) puentes peatonales.

Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.

Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

5. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como se muestra en el siguiente mapa, el proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, llega hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4); por el Oeste, hasta el Océano Pacífico y por el Este, hasta los límites departamentales.



Mapa N° 1: AUTOPISTA DEL SOL, TRAMO TRUJILLO-SULLANA

6. El tramo en concesión posee una longitud total de 474,99 km y está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo-Piura, y 3) Piura-Sullana. Exactamente, se desarrolla entre el km 557+485 (inicio del evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas). A su vez, comprende 5 estaciones de peajes y 3 de pesaje (2 fijos y 1 móvil).

Cuadro N° 1 Descripción de la infraestructura				
RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	ESTACIONES DE PEAJE	ESTACIONES DE PESAJE
PE-1N	Trujillo-Chiclayo	242,61	Chicama y Pacanguilla	Chicama y Pacanguilla (Fijos)
PE-1N	Chiclayo Piura	204,58	Mórrope y Cruce Bayóvar	-
PE-1N	Piura-Sullana	27,80	Piura-Sullana	Piura-Sullana (Móvil)
LONGITUD TOTAL		474,99		

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

7. COVISOL está comprometida a ejecutar las obras resumidas en el Cuadro N°2, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses. El presupuesto total es de USD 300 millones e incluye gastos generales, utilidades y el pago de IGV. Cabe señalar que la contabilización del plazo de construcción se iniciará una vez le sea entregado al Concesionario el derecho de vía para la construcción de la segunda calzada y la vía actual en puesta a punto. La fecha máxima para la entrega de terrenos por parte del Concedente fue diciembre de 2011; sin embargo, a fines de 2014, no se había realizado dicha entrega.

Cuadro n° 2 Inversión referencial por tipo de obras	
DETALLE DEL ESTUDIO DE INGENIERÍA (EDI)	USD
OBRAS OBLIGATORIAS	144 969 630
- Evitamiento Trujillo	14 487 261
- Tramo Continuo Trujillo - Chicama	4 274 053
- Tramo Continuo Chicama - Chocope	3 914 471
- Tramo Continuo Chocope - Paiján	2 416 400
- Tramo Continuo Paiján - San Pedro - Pacasmayo	10 691 258
- Tramo Continuo Pacasmayo - Guadalupe	6 016 301
- Tramo Continuo Guadalupe - Mocupe	6 430 468
- Tramo Continuo Mocupe - Chiclayo	7 307 533
- Evitamiento Chiclayo	32 976 432
- Tramo Continuo Piura - Sullana	13 105 173
Costos de Obras de arte (puentes)	42 796 348
Peajes Sullana/Chicama	553 931
OBRAS ADICIONALES	65 088 254
- Evitamiento Chicama	2 882 660
- Evitamiento Chocope	2 945 939
- Evitamiento Paiján	7 659 114
- Evitamiento Mocupe	6 172 140
- Evitamiento San Pedro de Lloç - Pacasmayo	11 201 100
- Evitamiento Piura	5 073 614
- 10 Pasos a Desnivel	7 500 000
- 40 Puentes Peatonales	5 710 944
TOTAL	210 057 884
Gastos generales + Utilidad (20%)	42 011 577
Subtotal	252 069 461
IGV (19%)	47 893 198
PRESUPUESTO TOTAL	299 962 658

Fuente: Programa de Ejecución de Obras de COVISOL S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

8. A fin de cubrir los costos de inversión, operación y conservación de la Concesión, de acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a cobrar la tarifa por derecho de paso en las unidades de peaje. Así, desde el inicio de la concesión, el Concesionario cobró en las unidades de peaje de la calzada existente un monto igual al peaje que se encontraba vigente al momento de la suscripción del Contrato (más el IGV y cualquier otro tributo aplicable).
9. Cabe destacar que, actualmente, en las unidades de peaje correspondientes a la calzada actual, el Concesionario cobra un peaje de USD 1,50. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la aceptación de las obras ejecutadas, se cobrará en ambas calzadas del tramo recepcionado, un peaje de USD 2,00 (más IGV).

10. Según lo indicado en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, las tarifas de peaje serán reajustadas en forma ordinaria por el Concesionario cada 12 meses, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aceptación de las obras, y se llevará a cabo a través de la indexación por inflación nacional y extranjera.
11. A manera de retribución por la cesión de derecho de explotación de la vía, el Concesionario realiza pagos al Sector Público, los cuales se detallan a continuación:
 - ✓ **Pago por derecho de la Concesión:** De acuerdo con la cláusula 10.12 del contrato, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
 - ✓ **Aporte por Regulación:** Cláusula 15.12, acordada a través de las leyes N°26917 y N°27332. Equivale al 1% de la facturación.
 - ✓ **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso por recaudación, según se establece en el Anexo XI del fideicomiso de recaudación y cláusula 10.6. Dicho aporte equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.

II. Servicios prestados

12. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Autopista del Sol, 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 aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.

13. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

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

- ✓ Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
- ✓ Sistema de comunicación en tiempo real, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
- ✓ Servicio de ambulancia.
- ✓ Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder los 100 kilómetros).
- ✓ Oficinas para la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje.
- ✓ Libro de reclamaciones y sugerencias.

- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:

- ✓ Servicio Higiénicos en cada estación de peaje.
- ✓ Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (distancias que excedan los 100 kilómetros).

14. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:

- ✓ Tarjetas prepago recargables.
- ✓ Cobro de detracciones al transporte público de pasajeros en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)⁶.

⁶ Actualmente se cobra en las cinco estaciones de peaje en operación, una detracción de S/. 2,00 por eje.

III. Hechos de importancia

Inversiones Ejecutadas

- Se han construido alrededor de 60 Km de la segunda calzada en el Tramo Trujillo-Chiclayo, en los tramos de Trujillo – Chicama (16,5 Km), Paiján - San Pedro (27 Km); así como el avance de 6,5 Km del Evitamiento Trujillo y 6,3 Km del Evitamiento Piura.
- Los trabajos de construcción antes mencionados representan una inversión de USD 37,3 MM.
- La Concesionaria ha ejecutado la elaboración de expedientes individuales para la liberación de terrenos y trabajos de reubicación de interferencias.
- Por encargo del MTC, COVISOL inició en junio de 2014 la rehabilitación de la calzada existente entre Trujillo y el Desvío Bayóvar, sin incluir los puentes.

Aspectos Operativos

- En octubre de 2014 se recibió el tramo Desvío Bayóvar – Sullana (146.5 km) de la carretera existente, iniciándose los correspondientes trabajos de mantenimiento.
- Desde el inicio de la concesión se han registrado 2096 accidentes, 191 de ellos mortales.
- Se espera que los trabajos de Puesta a Punto sean terminados en el segundo semestre de 2015.
- El Tiempo de Espera en Cola de aproximadamente 30 segundos.
- Se han manejado 52 toneladas de residuos de manera segura y responsable.
- La accidentabilidad laboral en obras ha sido de 1 accidente leve y ningún accidente en las actividades de operación.
- Se continuó con la capacitación en seguridad vial especialmente enfocada en los niños de los poblados cercanos a la Autopista.

Aspectos Comerciales

- En 2014, se reajustó la tarifa cobrada en el peaje de Sullana, lo que representó el primer reajuste ordinario desde el 26.01.2014.
- El regulador no aprobó el reajuste de las tarifas en las otras estaciones al no haberse concluido trabajos.
- Los peajes cobrados en las otras estaciones fue de USD 1,357, tarifa que equivale al 90,5% de la tarifa contractual.

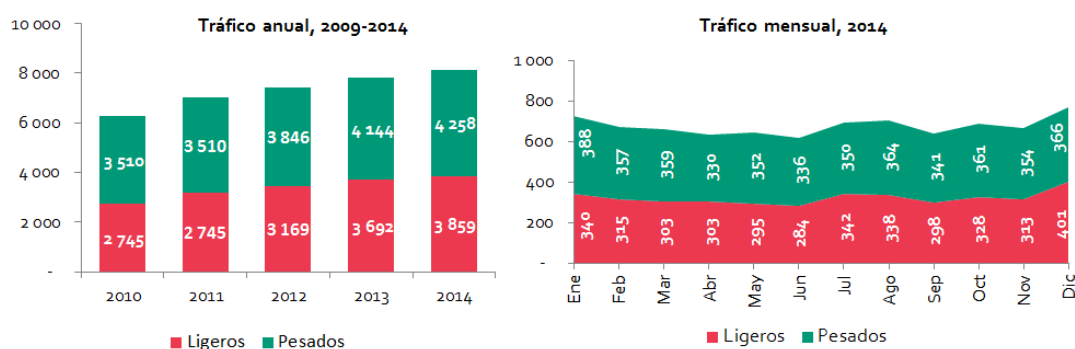
Aspectos Administrativos Financieros

- El 28 de enero de 2011 el MTC acreditó el cierre financiero de la Concesionaria a través de la emisión de bonos corporativos hasta por USD 300 MM.
- La estructura adoptada requirió que los accionistas de la concesionaria suscribieran y pagaran USD 40 MM en diciembre de 2010 con lo que se aseguró la ejecución del tramo Piura – Sullana.
- Hasta la fecha no han sido requeridos ni aportes adicionales ni desembolsos de financiamiento.
- Se han generado perjuicios financieros por la no utilización del financiamiento.

IV. Tráfico de vehículos

15. Durante el año 2014 transitaron por la Autopista del Sol 8,11 millones de unidades vehiculares; ello representó un aumento de 3,6% con relación al año anterior, siendo el incremento de vehículos ligeros de 4,5% y el de vehículos pesados, 2,8%. Los niveles más altos de tráfico de vehículos ligeros se registraron en enero, julio y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano, Fiestas Patrias y Navidad; mientras que los meses con menor afluencia fueron mayo, junio y setiembre. En el caso de los vehículos pesados, se registró un mayor tránsito durante el segundo semestre del año (agosto, noviembre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.

Gráfico N° 1
Tráfico vehicular en Autopista del Sol
(En miles de unidades vehiculares)

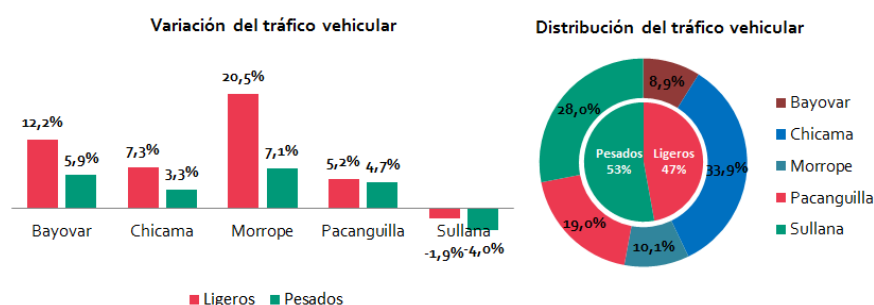


Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

16. Cabe señalar que por la vía transitan, principalmente, vehículos pesados; así, en el 2014 estos representaron el 52,5% del tráfico total. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el 2014 la estación de Chicama recibió la mayor cantidad de vehículos (33,9% del tráfico total), seguida por la estación de Sullana (28%).

Gráfico N° 2
Distribución y variación del tráfico por estación de peaje, 2014
(En miles de vehículos)



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

17. Como puede observarse, el mayor crecimiento de tránsito de vehículos ligeros y pesados se presentó en la unidad de peaje de Mórrope con 20,5% y 7,1%. Cabe resaltar que la estación

Chicama recibe el mayor flujo de vehículos pesados (34,6%); en tanto, la estación Piura-Sullana ostenta el mayor tráfico de vehículos ligeros (36,8%).

Cuadro N° 3
Tráfico por estación de peaje, 2014

UNIDAD DE PEAJE	VEHÍCULOS LIGEROS		VEHÍCULOS PESADOS	
	Unidades	%	Ejes	%
Chicama	1 281 192	33,2	1 471 808	34,6
Pacanguilla	626 204	16,2	919 262	21,6
Bayóvar	228 158	5,9	514 580	12,1
Mórrope	304 170	7,9	496 898	11,7
Piura-Sullana	1 419 544	36,8	855 654	20,1
TOTAL	3 859 268	100,0	4 258 202	100,0

Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

18. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía más de 20 millones de ejes, de los cuales el 81% correspondió a los vehículos pesados. Los vehículos ligeros y pesados registraron un crecimiento de 4,5% con relación al año anterior. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 6, 3 y 2 ejes; así, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (7,8 millones).
19. Cabe señalar que por disposición del MTC, en las estaciones de peaje Chicama, Pacanguilla y Piura-Sullana se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos. Así, en la estación de Chicama, estos vehículos representaron el 9,2% del tráfico total; en la estación de Pacanguilla el 0,6% del tráfico total, siendo sólo vehículos ligeros mientras que en la estación Piura-Sullana, significaron el 6,6% del tráfico total, siendo en este caso todos vehículos pesados.

Cuadro N° 4
Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables 2014
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	LIGEROS	PESADOS (POR NÚMERO DE EJES COBRABLES)						T. DIFERENCIADA		TOTAL
		2	3	4	5	6	7	Ligeros	Pesados	
Unidades Vehiculares	3 844 824	939 123	1 077 867	280 588	243 454	1 306 881	11 351	14 444	398 938	8 117 470
Chicama	1 275 572	315 794	325 368	72 812	79 874	425 662	3 570	5 620	248 728	2 753 000
Pacanguilla	617 380	180 538	272 270	68 660	63 074	331 706	3 014	8 824	-	1 545 466
Bayóvar	228 158	63 852	153 834	49 068	35 498	192 394	2 252	-	-	725 056
Mórrope	304 170	79 914	158 990	49 886	36 966	187 106	1 718	-	-	818 750
Piura-Sullana	1 419 544	299 025	167 405	40 162	28 042	170 013	797	-	150 210	2 275 198
Ejes Cobrables	3 844 824	1 878 246	3 233 601	1 122 352	1 217 270	7 841 286	79 457	14 444	797 876	20 029 356
Chicama	1 275 572	631 588	976 104	291 248	399 370	2 553 972	24 990	5 620	497 456	6 655 920
Pacanguilla	617 380	361 076	816 810	274 640	315 370	1 990 236	21 098	8 824	-	4 405 434
Bayóvar	228 158	127 704	461 502	196 272	177 490	1 154 364	15 764	-	-	2 361 254
Mórrope	304 170	159 828	476 970	199 544	184 830	1 122 636	12 026	-	-	2 460 004
Piura-Sullana	1 419 544	598 050	502 215	160 648	140 210	1 020 078	5 579	-	300 420	4 146 744

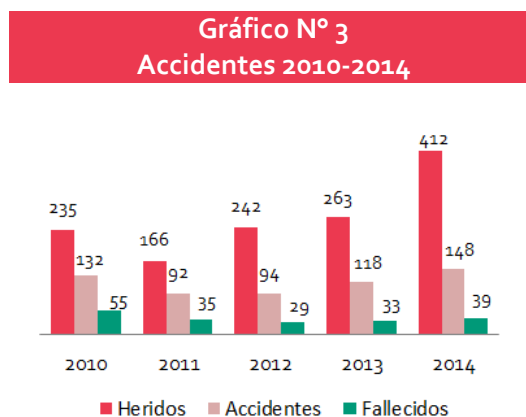
Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Desempeño operativo

Accidentes

20. El número de accidentes en el 2014 fue 25% mayor que el registrado el año anterior, al pasar de 118 a 148 accidentes. El número de heridos se incrementó de 263 a 412, un incremento de 56% mientras que el número de fallecidos se incrementó de 33 a 39.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. Tarifas reguladas

21. El cobro de la tarifa es por derecho de uso de vía, lo que implica que se cobrará al usuario de los tramos de la Concesión (que no estén exentos de pago) por el derecho de paso en las unidades de peaje. A la fecha, se encuentran operativas las unidades de peaje Chicama, Pacanguilla, Mórrope, Cruce Bayóvar y Piura-Sullana.
22. De acuerdo al literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar a partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de cada uno de los tramos, sub tramos o distancia no menor a 80 kilómetros de la calzada actual, una tarifa de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.
23. Las tarifas para el año 2014 se muestran en la siguiente tabla; además, el Concesionario está obligado a cobrar una tarifa diferenciada en las estaciones Chicama y Piura-Sullana, a los vehículos que cuenten con la respectiva autorización del MTC.

Cuadro N° 5
Tarifas vigentes
(En S/. por unidad vehicular)

Estación de peaje: Chicama, Pacanguilla, Morrope y Bayovar 1/

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por Unidad	8,05	9,50
Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	16,19	19,10
Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	24,24	28,60
Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	32,37	38,20
Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	40,42	47,70
Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	48,56	57,30
Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	56,61	66,80

Estación de peaje: Chicama (tarifas diferenciadas)

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciados 1	Por Unidad	3,80
Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	5,10
Vehículos Pesados Diferenciados 1	Por Unidad	8,80
Vehículos Pesados Diferenciados 2	Por Unidad	11,70

Estación de peaje: Chicama (tarifas diferenciadas)

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Pesados Diferenciados 2	Por Unidad	5,10

Estación de peaje: Sullana 2/

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por Unidad	5,42	6,40
Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	10,85	12,80
Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	16,36	19,30
Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	21,78	25,70
Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	27,20	32,10
Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	32,63	38,50
Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	38,05	44,90

Estación de peaje: Sullana 2/ (tarifas diferenciadas)

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciados 1	Por Unidad	2,60
Vehículos Pesados Diferenciados 2	Por Unidad	5,90

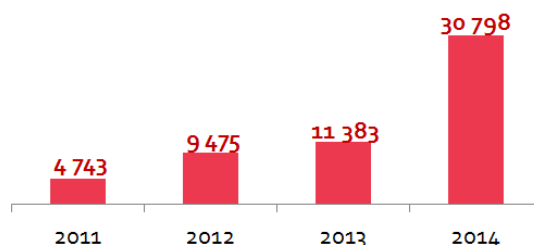
Nota: el cobro se realiza en un solo sentido

Nota: el cobro se realiza en ambos sentidos. Vigente desde el 07 de febrero de 2014

VII. Inversiones

24. De acuerdo a información del Concesionario al 2014⁷, la inversión realizada ascendió a USD 37,2 millones (incluido IGV) y la inversión acumulada ascendió a USD 58,9 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 19,6% del total de la inversión estimadas en los estudios de ingeniería. Cabe señalar que el monto de avance de obras reconocidas por OSITRAN durante el 2014 fue de USD 30,8 millones (incluido IGV) y la acumulada de USD 56 millones (incluido IGV).

Gráfico N° 4
Inversiones anuales
(En miles de USD, incluido IGV)



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

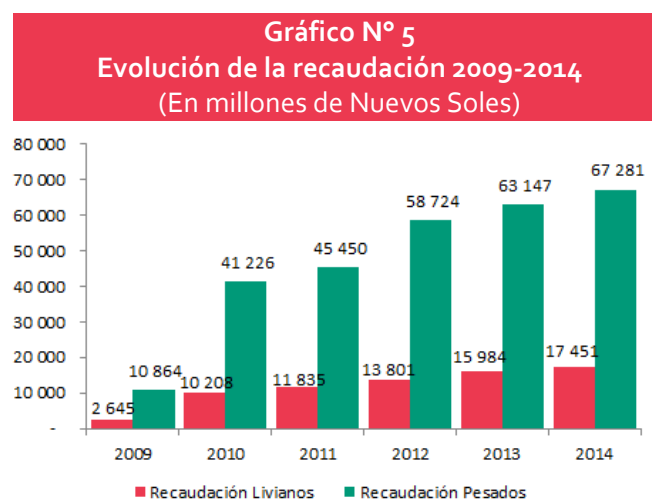
25. Al 2014 se tiene un avance físico del 20,6% de las obras programadas.
- Construcción de la Segunda Calzada del tramo: Piura - Sullana,
 - Puente Las Monjas,
 - Pontón Las Monjas,
 - Paso a Dnivel Las Mercedes,
 - Unidad de Peaje, Puentes Peatonales Las Vegas y Cieneguillo Sur,
 - Retorno en U, Ovalo Desvío Las Lomas - Ayabaca, contenidas en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI).
 - En el tramo: Trujillo - Chiclayo, el Concesionario ejecutó la construcción de 48.08 Km de la segunda calzada en tramos alternados.
26. El Concesionario no ha podido continuar con los trabajos de construcción de la segunda calzada del tramo: Trujillo - Chiclayo, debido a que el Concedente no ha entregado los terrenos libres de interferencias tal como establece el Contrato de Concesión.
27. El Concedente mediante Acta de entrega parcial de bienes, de fecha 03 de octubre de 2014, entregó al Concesionario para su explotación la calzada actual de la carretera Panamericana Norte en los Tramos del km 886+600 (antes del desvío hacia Bayóvar) al km 996+450 (inicio de la avenida Gullman) y del km 1004+300 (ovalo de Piura - Paita) al km 1032+111 (ovalo de Sullana).

⁷ Plan de negocios Covisol – marzo 2015.

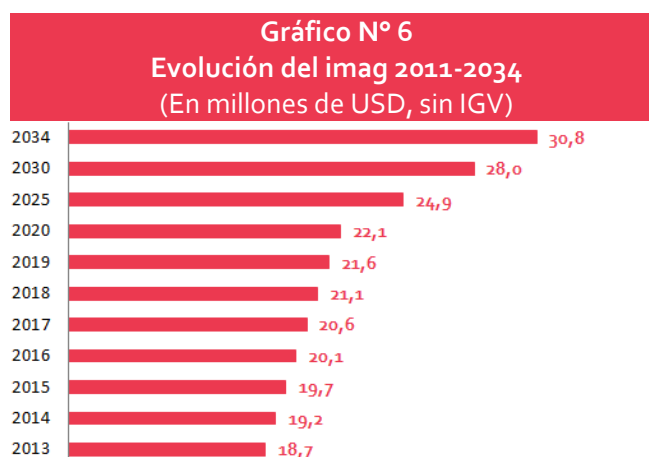
28. Para el año 2015, se proyecta el reinicio de la construcción de la segunda calzada del tramo: Trujillo - Chiclayo, en los tramos que el Concedente entregue los terrenos al Concesionario, y el inicio de la obra adicional: Segunda Calzada del Evitamiento Piura, la cual incluye la construcción de la carretera a partir del km 993+700 al km 1000+900, el intercambio Vial Paita y el Puente Canal Dren calzada izquierda, estimándose una inversión por parte del Concedente de S/. 83'5 (Incluido el IGV)

VIII. Resultados financieros

29. En el 2014 se recaudó S/. 84 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de la recaudación en 7,1% con respecto a lo percibido el año anterior. En lo que respecta a vehículos livianos, la recaudación para el año 2014 fue de S/. 17,4 millones, un 9,2% más que el 2013 y en vehículos pesados fue de S/. 67,3 millones, un 6,5% mayor que el 2013.



30. 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, ascendente a USD 20 millones (sin incluir IGTV). Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
31. 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.
32. El Concesionario deberá presentar un cronograma referencial de desembolsos al inicio de cada año de la Concesión, en el que establecerá los montos y oportunidad de desembolso, respetando la clasificación del uso y montos máximos establecidos por operación y conservación vial, que para el segundo año de la Concesión corresponde a:
- ✓ Operación, hasta un monto máximo acumulado de USD 6,4 millones, sin incluir IGTV.
 - ✓ Conservación Vial, hasta un máximo acumulado de USD 600 mil, sin incluir IGTV.
33. Por otro lado, el Concedente se compromete a asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos durante el periodo que resulte menor entre: (i) 15 años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario. Este procedimiento se conoce como Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). A continuación se muestran los montos de IMAG correspondientes a cada año:



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

34. Cabe resaltar que la recaudación por peaje en los años 2013 y 2014 fueron 2,2 y 1,7 veces el nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG), respectivamente.

Estado de Resultados Integrales

35. En el 2014, el Concesionario obtuvo ingresos operativos por un monto de S/. 187 millones, 168% más que el año anterior. Esto basado en los mayores montos sustentados ante OSITRAN para la liberación del fideicomiso, los cuales representan el 58% del total de ingresos, así como en los ingresos obtenidos por la reubicación de líneas eléctricas y fibra óptica⁸ (23,2%).
36. Con respecto a los costos de operación, éstos representaron el 76,1% de los ingresos operativos, alcanzando los S/. 142 millones; el 74% corresponde a costos de producción, el 10% corresponde a costos de servicio de operación y mantenimiento y el 15% en reubicación de líneas eléctricas y fibra óptica.

Cuadro N° 6
Estado de Resultados Integrales
(En miles de Nuevos Soles)

	2014	2013	ANÁLISIS VERTICAL		HORIZONTAL
			2014	2013	2014 / 2013
Ingresos de operación	187 033	69 682	100,0%	100,0%	168,4%
Costos de operación	-142 316	-45 312	-76,1%	-65,0%	214,1%
Utilidad Bruta	44 717	24 370	23,9%	35,0%	83,5%
Gastos de administración	-7 546	-6 033			
Otros ingresos	40	36	-4,0%	-8,7%	25,1%
Utilidad de operación	37 211	18 373	19,9%	26,4%	102,5%
Ingresos financieros	4 607	2 945	2,5%	4,2%	56,4%
Gastos financieros	-41	-306	0,0%	-0,4%	-86,6%
Pérdida de cambio, neta	-514	-328	-0,3%	-0,5%	56,7%
Utilidad neta antes de impuesto a la renta	41 263	20 684	22,1%	29,7%	99,5%
Impuesto a la renta	-38 888	-3 593	-21%	-5%	982%
Utilidad (pérdida) neta del año	2 375	17 091	1%	25%	-86%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014 - COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁸ De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concedente tenía la obligación de entregar los terrenos para la construcción de la Autopista del Sol en condiciones adecuadas para la ejecución de los trabajos, lo que incluía la reubicación de líneas eléctricas de alta tensión y fibra óptica. Debido a que el Concedente no pudo atender estos aspectos, en los años 2011 y 2012, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de Proviás Nacional, adjudicó la Buena Pro y contrato por excepción a la Concesionaria, para efectuar trabajos de reubicación de líneas eléctricas de alta tensión y fibra óptica.

37. Por otro lado, los gastos de administración del Concesionario registraron un incremento de 25,1% con relación al 2013, a consecuencia del incremento de remuneraciones y otros beneficios en 16,3%. Esto generó que la utilidad operativa alcance los S/. 37,2 millones, lo cual significa un incremento de 102% con respecto al año anterior.
38. La utilidad antes del impuesto a la renta presentó un incremento a consecuencia del aumento de los ingresos financieros, los que pasaron de S/. 2,9 millones a S/ 4,6 millones. De esta manera, se obtuvo una utilidad antes de impuestos de S/. 41,2 millones.
39. El impuesto a la renta del periodo 2014 alcanzó los S/. 38,8 millones. A raíz de esto, la empresa concesionaria obtuvo una utilidad neta de S/. 2,4 millones.

Estado de Situación Financiera

40. Con respecto a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que la empresa ha reducido el valor de sus activos en 11,4%, pasando de S/. 287,2 (en el 2013) a S/. 254,4 millones (en el 2014). Dicha reducción fue impulsado por la reducción de las inversiones financieras, las cuales representan el 40,6% de los activos totales del 2014.
41. El activo corriente sufrió un incremento del 106%, alcanzando los S/. 95 millones, a consecuencia del incremento del efectivo en un 181% producto de las cuentas corrientes que mantiene la empresas en instituciones financieras locales
42. Al analizar el activo no corriente, éstos se han reducido producto de la reducción de inversiones financieras en 53%. Esta cuenta está directamente asociada con los anticipos que la compañía recibe del Estado para la construcción, operación y mantenimiento de la vía desde el inicio de la Concesión hasta la entrega de vía existente debidamente rehabilitada. Este anticipo comprende el excedente de recursos provenientes del cobro de peajes recaudados en los tramos viales de Bayóvar, Chicama, Mórrope y Pacanguilla. La empresa para el 2014 utilizó S/.69 millones para dichos fines (S/. 134 millones en el 2013)
43. Por el lado del pasivo corriente, éste registró una reducción del 28% debido a que la cuenta "otras cuentas por pagar" se redujo en un 69%. En el año 2013 esta cuenta representaba el 54% de los pasivos corrientes, pasando a ser el 23,9 en el 2014.

Cuadro N° 7
Estado de Situación Financiera
 (En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
ACTIVO CORRIENTE	95 954	46 540	PASIVO CORRIENTE	17 001	23 722
Efectivo y equivalente de efectivo	57 969	20 607	Obligaciones financieras	424	402
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	17 089	13 098	Cuentas por pagar comerciales	583	253
Otras cuentas por cobrar	20 487	12 444	Cuentas por pagar a empresas vinculadas	11 649	9 846
Suministros y papelería	90	50	Otras cuentas por pagar	4 064	12 999
Gastos contratados por anticipado	319	341	Beneficios sociales por pagar a los trabajadores	281	222
ACTIVO NO CORRIENTE	158 415	240 678	PASIVO NO CORRIENTE	113 942	142 421
Inversiones financieras	91 600	195 038	Obligaciones financieras	330	705
Cuentas por cobrar a empresas vinculadas	38 412	18 936	Anticipo del Estado Peruano	65 220	134 745
Otras cuentas por cobrar	4 534	3 098	Provisiones	13 133	6 041
Instalaciones, Muebles y equipo, neto	2 345	3 096	Pasivo por impuesto a la renta diferido	35 259	930
Activo intangible	21 524	20 510	Total del pasivo no corriente		
			PATRIMONIO NETO	123 426	121 075
			Capital	133 135	133 135
			Acciones suscritas pendientes de pago	-19 825	-19 825
			Resultados acumulados	10 116	7 765
TOTAL ACTIVO	254 369	287 218	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	254 369	287 218

Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. El pasivo no corriente se redujo en 20% producto de la reducción del anticipo del Estado en 52% que paso de S/. 134 millones en el 2013 a S/. 65 millones en el 2014. Adicionalmente, el pasivo por impuesto a la renta diferido se incrementó de S/ 930 mil a S/. 35 millones.
45. Al 31 de diciembre de 2014, los resultados acumulados alcanzaron los S/. 10,1 millones (30% más que el 2013), lo cual incrementó en 2% el patrimonio neto de la empresa.
46. Con respecto a la composición del Estado de Situación Financiera, se observa que el activo corriente pasó de representar el 16% de los activos totales en el 2013, a 38% en el 2014, debido al incremento de la cuenta efectivo. Con respecto al activo no corriente, éste pasó de representar el 84% del total de activos en el 2013 a 62% en el 2014, a consecuencia de la reducción de la cuenta inversiones financieras (asociada a la utilización de los aportes transferidos por el Estado, para cubrir las operaciones e construcción de la Concesión.
47. Cabe resaltar que el capital representa el 52,2% del total de activos del 2013 y está representado por 46 597 250 acciones comunes con derecho a voto, denominadas de clase "A" y por 86 537 750 acciones comunes sin derecho a voto, denominadas de Clase "B", cuyo valor nominal es S/. 1,00 por acción. Las acciones suscritas y pagadas equivalen a 39 658 677 acciones de Clase "A" y 73 647 323 acciones de Clase "B".

Ratios Financieros

48. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha perdido eficiencia operativa, como resultado de la reducción de los ratios de margen bruto, operativo y neto en referencia al año 2013. Sin embargo, los ingresos producidos por el Concesionario cubren los gastos incurridos (Operativos, Financieros, Impuestos, etc.). A su vez, el margen de EBITDA nos da una idea que la empresa está generando autosostenibilidad en el tiempo, ya que es capaz de mantenerse a flote en el corto plazo. Finalmente, al observar el ROE⁹ y el ROA¹⁰, si bien son menores a los registrados en el año 2013, presentan resultados positivos para el año 2014.

⁹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta/Patrimonio Neto

¹⁰ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta /Activo Total.

Cuadro N° 8
Ratios financieros

	2014	2013		2014	2013
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento / endeudamiento		
Margen Bruto	23,9%	35,0%	Apalancamiento	1,06	1,37
Margen Operativo	19,9%	26,4%	Apalancamiento ajustado	0,01	0,01
Margen Neto	1,3%	24,5%	Debt ratio	0,00	0,00
Margen EBITDA	20,4%	27,3%	Grado de endeudamiento	1,06	1,37
ROE	1,9%	14,1%	Grado de patrimonio	-0,06	-0,37
ROA	0,9%	6,0%			
Ratios de Liquidez			Cobertura / Solvencia		
Liquidez clásica	5,64	1,96	EBITDA / Intereses	928,5	62,1
Prueba ácida	5,62	1,95			
Liquidez absoluta	3,41	0,87			
Capital de Trabajo	78 953	22 818			
Rotación K	2,37	2,68			

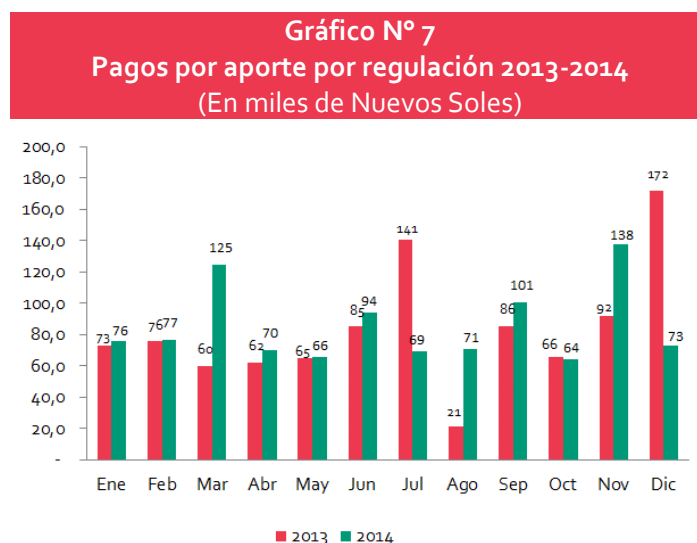
Fuente: Estados Financieros Auditados 2013, 2014 - COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que es una empresa que financia sus operaciones con fondos propios, y esto sería debido a que no está construyendo las obras previstas debido a la falta de la entrega de terrenos, motivo por el cual aún no necesitaría financiamiento.
50. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha incrementado su capacidad para cubrir sus obligaciones con sus activos más líquidos, en el corto plazo. Esto se debe al incremento de la cuenta efectivo en el último año, a raíz del incremento de sus depósitos en cuenta corriente. Adicionalmente, este efecto se vio fortalecido por el incremento de las cuentas por pagar a empresas vinculadas.
51. El ratio de cobertura indica que la empresa ha generado suficiente valor operativo para cubrir sus obligaciones financieras en el corto plazo y esto como consecuencia del bajo nivel de endeudamiento que posee el Concesionario.

IX. Pagos al Estado

52. De acuerdo con la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión y el Reglamento de Aportes por Regulación de OSITRAN, el Concesionario debe realizar pagos mensuales por concepto de aporte por regulación, los cuales no deben exceder el 1% del valor de la facturación anual, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.
53. El pago realizado en el 2014 alcanzó el S/. 1,02 millón de superando en 2,5% el monto pagado el año 2013.



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas - OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ANEXO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A.			
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO – SULLANA			
Fecha de actualización: 30 de junio de 2014			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es aproximadamente 474.99 km, los cuales se encuentran subdivididos en : <ul style="list-style-type: none"> • Trujillo - Chiclayo (242.61 km) • Chiclayo - Piura (204.58 km) • Piura - Sullana (27.80 km) 	Cláusula 1.9.87 (p. 21)
2	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 31)
3	Postores	<ul style="list-style-type: none"> • Consorcio Vial del Sol. • Consorcio Vías del Perú. • Consorcio OHL Concesiones. • Consorcio Concesionaria Panamericana • Graña y Montero S.A.A. 	Proinversión
4	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (USD 360 millones).	Inversión proyectada referencial
5	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE.</p> <p>Obras Obligatorias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segunda calzada del tramo Piura-Sullana con un puente, un pontón y el óvalo Dv Las Lomas - Ayabaca. • Completar del Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche. • Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del Evitamiento y un intercambio vial al final del mismo. • Longitud Mínima de Construcción de la segunda calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al apéndice 3 del anexo 9. <p>Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. • Evitamiento Chicama, Chocope, Paiján, Mocupe. • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. • Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo, Guadalupe-Chepén-San José Moche-Pachanguilla. • Diez (10) puentes peatonales. • Diez (10) puentes peatonales. • Evitamiento Piura. 	Anexo 6a y 6b (p.174)
6	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38.96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A.
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO – SULLANA

Fecha de actualización: 30de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 000 000,00. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.	Cláusula 3.5 b (p. 18)
8	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> Monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 700 000,00. Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 5 260 000,00. 	Cláusula 11.2 (p.66) Cláusula 11.3 (p.67)
9	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes: a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885) b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.	Cláusula 11.6 (p.68-69)
10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> Trato Directo Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11 (p. 101) Cláusula 18.12 (p.101-104) Cláusula 18.12 a) (p.101- 104) Cláusula 18.12 b) (p.102-104) Cláusula 18.13 (p.104,105)
11	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"> Eventos a la fecha de suscripción del contrato. Régimen de bienes. Ejecución de obras De la Conservación de las Obras. Explotación de la Concesión. Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. Consideraciones Socio Ambientales. Fideicomiso de la Recaudación. 	Anexo IX (p. 181-184)
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> Vencimiento del Plazo de la Concesión Mutuo Acuerdo Incumplimiento del Concesionario Incumplimiento del Concedente Decisión unilateral del Concedente Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusulas 16.1 – 16.9 (p. 88-92)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A.

CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO – SULLANA

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Equilibrio Económico	<p>Las parte declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes,</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.</p> <p>Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</p>	Cláusula 10.7-10.10 (p. 64 - 65)
14	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil. • Sobre los bienes en Construcción. • Sobre los bienes en Operación. • De riesgos laborales. • Otras pólizas. 	<p>Cláusula 12.1 (p. 72-75)</p> <p>Cláusula 12.2 a (p. 73)</p> <p>Cláusula 12.2 b (p. 73-74)</p> <p>Cláusula 12.2.c (p. 74)</p> <p>Cláusula 12.2 d (p. 75)</p> <p>Cláusula 12.2 e (p. 75)</p>
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10 (p.55)
16	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)
17	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de la aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.</p>	<p>Cláusula 9.4 a (p. 58-59).</p> <p>Cláusula 9.5 (p. 59-60).</p>

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A.
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO – SULLANA

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p> <p>El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.</p>	<p>Cláusula 1.9.54 (p.17)</p> <p>Cláusula 10.2 (p.61-62)</p>



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre

César Balbuena Vela

Jorge Cárdenas Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré

Jefe de Estudios

Económicos

José Aguilar Reátegui

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús Ramírez

Analista de Estudios

Económicos