

2014

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6 (TRAMO PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL - ICA)



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Contenido

Resumen Ejecutivo	3
I. Principales características del Contrato de Concesión.....	5
I.1. Compromisos de Inversión.....	6
I.2. Pagos al Estado	8
I.3. Adendas suscritas	9
II. Servicios prestados	12
III. Hechos de importancia.....	13
IV. Tráfico de vehículos	14
V. Tarifas reguladas	18
VI. Inversiones.....	19
VII. Resultados financieros	22
VIII. Pagos al Estado	29
ANEXO.....	31
Ficha de Contrato de Concesión.....	31
Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.	31

Gráficos

GRÁFICO N° 1 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR PEAJE	14
GRÁFICO N° 2 TRÁFICO VEHICULAR.....	15
GRÁFICO N° 3 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014	16
GRÁFICO N° 4 EVOLUCIÓN VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE	16
GRÁFICO N° 5 INVERSIONES ACUMULADAS EJECUTADAS Y RECONOCIDAS	19
GRÁFICO N° 6 RECAUDACIÓN POR ESTACIÓN DE PEAJE Y TIPO DE PAGO (MILLONES DE SOLES).....	22
GRÁFICO N° 7 RATIOS DE RENTABILIDAD 2009-2014	27
GRÁFICO N° 8 RATIOS DE LIQUIDEZ 2009-2014	27
GRÁFICO N° 9 RATIOS DE SOLVENCIA Y ENDEUDAMIENTO 2009-2014.....	28
GRÁFICO N° 10 RETRIBUCIÓN AL ESTADO 2013-2014.....	29
GRÁFICO N° 11 APOORTE POR REGULACIÓN	30

Ilustraciones

ILUSTRACIÓN N° 1: UBICACIÓN DE UNIDADES DE PEAJE.....	6
ILUSTRACIÓN N° 2: NUEVO PLAN DE OBRAS.....	20

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6

Resumen Ejecutivo

La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino.

Hasta el año 2014 se han firmado 5 Adendas al Contrato de Concesión¹. La última fue firmada el 13 de agosto de 2012 y tuvo como objeto sustituir la Obra de Revegetación y su Mantenimiento, de las progresivas 0+000 al 53+386 km, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas, por la Construcción del Intercambio vial Asia y la construcción del Puente Peatonal Asia, otorgándose 6 meses para su construcción. Además, se modificaron los términos de la Tabla que contiene los Valores Mínimos de Niveles de Servicio Global.

Datos generales de la concesión (al 2014)	
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú 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	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 231,86 millones (incluye IGV)
Inversión reconocida al 2014	USD 92,34 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	5

Los servicios que a la fecha se prestan en esta concesión son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real. Además, COVIPERÚ presta los siguientes servicios opcionales: seguro de accidentes, internet en el peaje de Chilca, servicio de información al usuario, TELEPASS y vales prepago.

Con respecto al tráfico de vehículos, éste ha registrado un aumento de 5,1% con respecto al 2013, siendo la estación de Chilca la que recibió el 52,7% del total de vehículos, seguida por Jahuay e Ica,

¹ La sexta adenda al Contrato de Concesión se firmó el 30 de enero del 2015.

que acumularon el 26,1% y 21,2%, respectivamente. A su vez, del total de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 56% fueron vehículos livianos, siendo su mayor afluencia en los meses de la temporada de verano. De esta manera, el tráfico de ejes cobrables se incrementó en 5,2% respecto a lo registrado el año anterior.

Las tarifas aplicadas se mantuvieron S/. 11,00 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para vehículos pesados.

A diciembre de 2014, la inversión ejecutada acumulada ascendió a USD 92,3 millones, lo que representa el 39,8% del total de inversión comprometida. En el año 2014, OSITRAN no reconoció inversiones ejecutadas ya que el avance de obras realizadas en el 2014 por el Concesionario se reconocerán en el 2015. De acuerdo a lo indicado por la empresa, en el 2014 se iniciaron las actividades preliminares de la segunda etapa con un avance del 4% a diciembre del 2014 y la construcción del puente peatonal Chilca II.

El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 114,6 millones, registrándose un incremento de 7% con respecto al año 2013. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 40% del total. Asimismo, el Concesionario obtuvo ingresos equivalentes a S/. 11,6 millones por la venta de los servicios de vales de prepago y TELEPASS (telepeaje).

El análisis financiero muestra que COVIPERÚ registra ganancias netas principalmente provenientes del aumento de los ingresos percibidos por peaje. Así, la utilidad neta del año 2014 fue de S/. 22,6 millones. A partir del Balance General se puede observar que la empresa ha disminuido el volumen total de activos, pasando de S/. 313 millones en el 2013 a S/. 303 millones en el 2014, hecho que representa una reducción del 3,4%, explicado principalmente por la reducción de activos intangibles.

De acuerdo al análisis de ratios, la Concesionaria es una empresa medianamente apalancada (sus pasivos son ligeramente superiores a su patrimonio y cuya capacidad para cubrir sus obligaciones se ha mantenido estable en los últimos años).

Por el lado de su desempeño operativo, se observó que en el 2014 se produjeron 234 accidentes registrando una caída con respecto al año 2013 (276 accidentes). En términos de número de accidentes por cada cien mil vehículos, el índice registró una pequeña caída pasando de 2,74 en 2013 a 2,21 en 2014.

Durante los primeros 4 años de la Concesión, COVIPERÚ pagó una tasa de retribución al Estado, equivalente al 1% de sus ingresos mensuales. A partir del quinto año y hasta el término del periodo de Concesión, pagará el 18,61% de los ingresos del peaje. Asimismo, la empresa deberá destinar el 1% de sus ingresos totales facturados al aporte por regulación durante todo el periodo de Concesión; así como también, pagar como máximo el 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa para cubrir los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. En el 2014, el importe por concepto de retribución al Estado ascendió a S/. 21,1 millones; mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de aporte por regulación, ascendió aproximadamente a S/. 1,16 millones.

INFORME DE DESEMPEÑO 2014

CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6

I. Principales características del Contrato de Concesión

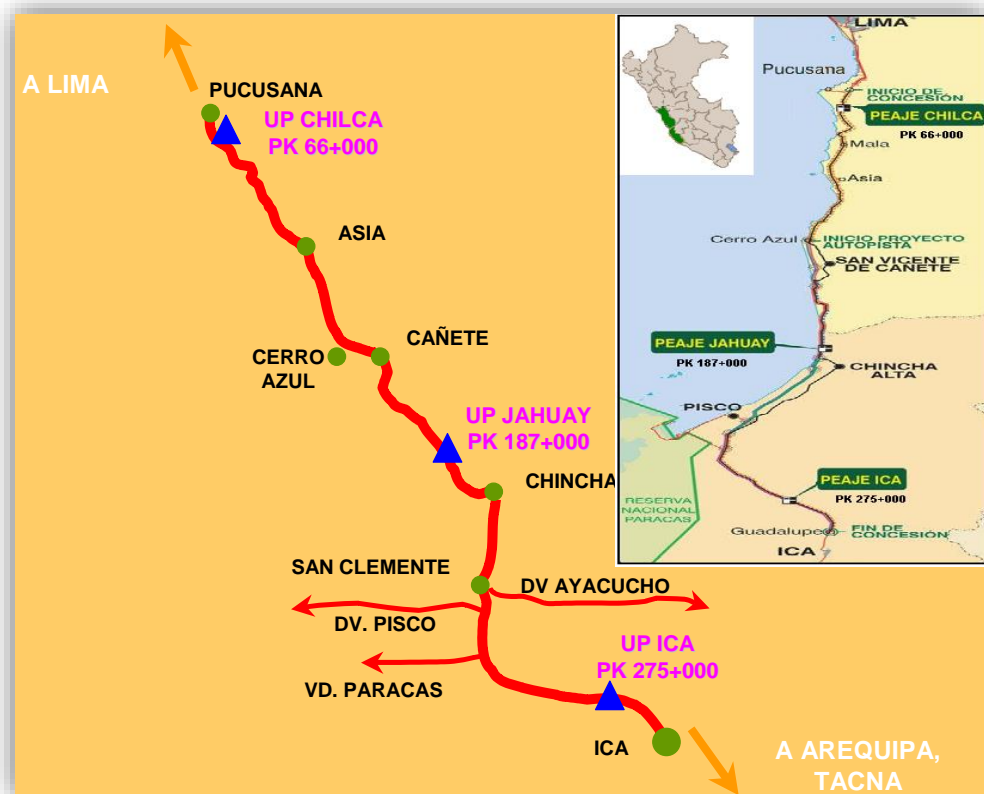
1. El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6) a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ), conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S.A., y por las empresas ecuatorianas Hidalgo & Hidalgo, y Conorte S.A., al haber ofertado una retribución al Estado del 18,61% del cobro de peaje.
2. El Contrato de Concesión se suscribió el 20 de septiembre de 2005, con un periodo de vigencia de 30 años, el mismo que podría ampliarse a 32 años en el caso que la Segunda Etapa de construcción se inicie entre el año 17 y 19. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de 221,7 km de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1 Red Vial N° 6				
SUB TRAMO	RUTA	LOCALIDAD		LONGITUD (km)
		Desde	Hasta	
1	R01S	Puente Pucusana	Ingreso Cerro Azul	72,7
2	R01S	Ingreso Cerro Azul	Cerro Calavera	1,6
3	R01S	Cerro Calavera	Pampa Clarita	18,7
4	R01S	Pampa Clarita	Intercambio Chincha Alta	33,1
5	R01S	Intercambio Chincha Alta	Empalme San Andrés	41,1
6	R01S	Empalme San Andrés	Guadalupe	54,5

Fuente. Contrato de Concesión

3. En la concesión de la Red Vial N° 6 se otorgó al Concesionario la facultad de explotación de la infraestructura, la cual prevé el cobro de tarifas de peaje a los usuarios con la finalidad de financiar las labores de inversión, operación y mantenimiento de la carretera.
4. Dichas tarifas fueron fijadas en el Contrato de Concesión; y, a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, estas serán ajustadas anualmente de acuerdo a un promedio del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el de Estados Unidos (CPI).
5. Para efectuar la recaudación del peaje, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario puede ubicar 3 unidades de peaje. Las estaciones de peaje actualmente en operación son Chilca, Jahuay e Ica (ver Ilustración N° 1).

Ilustración N° 1: UBICACIÓN DE UNIDADES DE PEAJE



1.1. Compromisos de Inversión

6. La inversión estimada para el proyecto asciende a USD 192 millones, sin incluir IGV. El proyecto está dividido en actividades preparatorias, primera, segunda y tercera etapa. Las actividades preparatorias se iniciaron desde la fecha de suscripción del Contrato. La ejecución de la primera etapa se debe iniciar dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios necesarios para su ejecución por parte del Concedente. En esta etapa se prevé una inversión de USD 59 millones.
7. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
 - a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión, el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión, se iniciarán las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa.
 - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión, el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
 - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de

“Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:

- c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
 - c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
8. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.

Cuadro N° 2
Descripción de las principales obras
(En miles de USD)

ETAPA	INVERSIÓN (sin IGV)	OBRA
Preparatoria		
Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato.	12 354,41	<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto 72,70 km Autopista existente tramo Puente Pucusana - Cerro Azul. * Puesta a punto entre las progresivas 94+400 y 148+995 (Pisco - Guadalupe). * Construcción de una calzada de la autopista entre las progresiva 0+000 y 1+000 y dos calzadas entre las progresivas 1+000 y 1+600. * Construcción del intercambio vial Cerro Azul. * Construcción de dos unidades de peaje por reubicación de Jahuay y Guadalupe.
Primera	58 711,89	
Dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios.		<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto Pampa Clarita - Chincha Alta. * Construcción de la primera calzada de la autopista entre el intercambio de Cerro Azul y Pampa Clarita. * Construcción de puentes sobre los ríos Cañete, Pisco, Río Chico y Matagente –los dos últimos ubicados en Chincha–, y sobre la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de tres Intercambios viales: en Chincha Alta, Pampa Clarita y San Andrés. * Construcción de seis pasos a desnivel: uno en Cochahuasi, tres en Chincha, uno en Chincha Alta y uno en Pisco. * Construcción de la primera calzada entre las progresivas 53+386 (intercambio Chincha Alta) y 94+400 (empalme nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco).
Segunda	45 456,61	Módulo A
Entre los años 12 y 16 según lo señalado en el anexo II del Contrato de Concesión.	41 222,80	<ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la primera calzada progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada variante PERÚ LNG. * Construcción de la segunda calzada de autopista entre Cerro Azul e intercambio Chincha Alta. * Construcción de un puente en el Río Cañete y dos puentes en la quebrada Topará. <p>Módulo B</p> <ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la segunda calzada de autopista entre las progresivas 53+386 y 94+500, intercambio Chincha Alta y empalme nuevo trazo en Pisco. * Construcción de un puente sobre los ríos Pisco, Chico, y Matagente, y en la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de los intercambios viales en Chincha Alta, San Andrés y Paracas.
Total Sin Incluir Etapa III	157 745,72	
Tercera		
Cuando el promedio de tráfico sea 23 millones de ejes cobrables, a más tardar 5 años antes de la culminación de la concesión.	34 345,59	<ul style="list-style-type: none"> * Construcción segunda calzada empalme nuevo trazo - Guadalupe, entre las progresivas 94+500 y 148+995.
Total incluyendo Etapa III	192 091,31	

Fuente: Contrato de Concesión

I.2. Pagos al Estado

9. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:
 - 1,0% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,
 - 18,61% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del Contrato de Concesión.
10. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en el sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el Concesionario desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión hasta la fecha de entrega de la "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras", deberá depositar directamente a un fideicomiso el 16,61% de los ingresos recaudados por concepto de

peaje. Este fondo fideicometido tiene como finalidad garantizar que dichos recursos sean destinados a la correcta ejecución de obras de la Concesión.

11. Asimismo, el Concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:
 - **Aporte por Regulación:** equivalente al 1% de los ingresos totales facturados por la empresa concesionaria, que incluye los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales, que sean prestados directamente por el Concesionario (artículo 14 de la Ley N° 26917).
 - **Pago por supervisión de obras:** destinado a pagar los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. El monto que debe pagar el Concesionario no podrá ser superior al 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa² y deberá ser depositado por el Concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin.

I.3. Adendas suscritas

12. Al cierre de 2014 se han firmado cinco adendas al Contrato de Concesión, tal como lo describe el Cuadro N° 3. La Primera Adenda modificó e incluyó las cláusulas 1.5; 6.20; 6.22; 8.14; los numerales 1,6 y 5 del anexo II; y la sección 2 del Anexo I. La Segunda Adenda estuvo avocada a la ejecución de las obras de la primera y segunda etapa, para lo cual se modificaron las cláusulas 5.2; 6.1 y los numerales 2 y 3 del Anexo II. La Tercera Adenda tuvo por objeto modificar las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión. La Cuarta Adenda tuvo la finalidad de adelantar las obras de la segunda etapa, por lo que se modificaron las cláusulas 6.17, 9.10 y el Anexo II. Finalmente, la Quinta Adenda corresponde a la sustitución de obras de revegetación por la ejecución de otras, motivo por el cual se modificaron el Anexo I, II y VI del contrato de concesión.
13. El 28 de agosto de 2007, COVIPERÚ y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) firmaron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión. Dicha adenda tuvo por objetivo reducir la incidencia de accidentes, para lo cual el Concesionario realizará obras destinadas a salvaguardar la integridad de los usuarios y de terceras personas. La ejecución de dichas obras implicó la modificación de las Cláusulas 1.5, 6.20, 6.22, 8.14, el numeral 6.1 de la Sección 2 del Anexo I, el literal e) del numeral 1 del Anexo II y la numeración del numeral 5 del Anexo II, a fin de poder enmarcarlas dentro de las definiciones de "Obras Nuevas" y "Obras Complementarias". Asimismo, se incluyó el numeral 6 en el Anexo II.
14. El 8 de abril de 2009, el Concesionario y el Concedente firmaron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, las cuales modificaron las cláusulas 5.2, 6.1 y los numerales 2 y 3.1 del Anexo II. Dicha adenda tuvo por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevó a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. También actualizó plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria, realizando el intercambio entre obras de la primera etapa y del Módulo A de la segunda etapa, adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el concedente. Se buscó, principalmente, que no varíe el monto total de las inversiones en cada una de las etapas mencionadas.
15. El 16 de marzo de 2010, COVIPERÚ y el MTC suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, con la finalidad de autorizar al Concedente la ejecución directa de las nuevas obras

² El pago que efectivamente se hace por supervisión de obras es mayor, es decir, COVIPERÚ únicamente paga, como máximo, el 2% de la inversión referencial. Si el monto cobrado por la empresa supervisora es mayor, el diferencial lo abona el Regulador.

determinadas por el Concedente (previa opinión del OSITRAN), siempre y cuando exista mutuo acuerdo de las partes. Para esto, se modificaron las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión, las cuales indicaban anteriormente que la ejecución de las nuevas obras estarían a cargo de la empresa ganadora del procedimiento administrativo de selección convocado por el Concedente.

16. Dicha adenda señala que los costos de la ejecución de las obras nuevas y la elaboración de los estudios correspondientes pueden ser aplicados ya sea i) con cargo a la Retribución y/o ii) mediante compensación de las inversiones originalmente previstas para la reubicación de las unidades de peaje de Jahuay e Ica u otras obras previstas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Finalmente, el cumplimiento de las obras nuevas se garantizarán a través una garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de obras, de carácter solidario, irrevocable, incondicional y de realización automática a solicitud del MTC y equivaldrá al 10% del costo total de la nueva obra.
17. El 15 de junio de 2011, las partes suscribieron la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión con la finalidad de adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Puesta a Punto de la calzada en el tramo Pampa Clarita e Intercambio Chíncha Alta, además de la construcción de un puente de 35 metros lineales sobre la quebrada de Tambo de Mora, indicados en el Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras, estipulado en el Anexo II del Contrato de Concesión, por un monto ascendente a USD 10 millones. La garantía de fiel cumplimiento de estas obras está incluida en la carta fianza por Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras de Primera Etapa. Finalmente, la adenda incorpora el Régimen económico de adelanto de inversiones, en el cual se establece la evaluación financiera, el procedimiento para el descuento de la Retribución y el Monto de Incidencia Financiera producto del adelanto de inversiones. La forma de pago será mensual y del 17,61% de la retribución que se paga al Concedente, a excepción del último mes de liquidación.
18. El 13 de agosto de 2012, se suscribió la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión por la cual se sustituyeron las obras de revegetación y su mantenimiento correspondiente a las progresivas km 0+00 al km 53+386, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas antes de la suscripción de la Adenda. Dicho reemplazo se realizaría a cambio de la construcción del intercambio vial Asia – Primera Etapa y la construcción del puente peatonal Asia – Módulo A de la Segunda Etapa y sus respectivos mantenimientos, otorgándosele al Concesionario seis meses para la culminación de las obras.

Cuadro N° 3 Adendas al contrato de concesión

DOCUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	ACCIÓN	CLÁUSULA	DETALLE
Adenda 1	28/08/2007	Modificación	1,5	Modificación de la definición de Obras Complementarias.
		Modificación	6,2	Modificación de la definición de Obras Nuevas y sus consecuencias.
		Modificación	6,22	
		Modificación	8,14	Referente al peaje y la tarifa.
		Modificación	Anexo I - Sección 2	Referente a la conservación de Obras Nuevas.
		Modificación	Anexo II - numeral 1	Referente a la construcción de un puente peatonal, otras obras nuevas y su aprobación.
		Modificación	Anexo II - numeral 5	Referente al tratamiento de bermas.
Adenda 2	08/04/2009	Incorporación	Anexo II - numeral 6	Referente a la reubicación de las unidades de peaje.
		Modificación	Anexo II - numeral 2	Modifica la construcción de las obras de la Primera Etapa.
		Modificación	Anexo II - numeral 3	Modifica la construcción de las obras de la Tercera Etapa.
		Modificación	5,2	Referente a la toma de posesión de bienes (predios).
		Modificación	6,1	Modificación del cronograma de ejecución de obras de la Primera Etapa.
Adenda 3	16/03/2010	Modificación	6,2	<ul style="list-style-type: none"> Se adiciona la posibilidad que se pueda retribuir al Concesionario por Obras Nuevas mediante la compensación de las Obras Contempladas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Se adiciona un procedimiento para la presentación del expediente técnico. Se establece un parámetro para la inversión a realizar por la empresa concesionaria ante la existencia de mutuo acuerdo entre las partes. Se establece una fecha tope para que el Concedente pueda solicitar Obras Nuevas. Se limitan las alternativas de compensación a la empresa concesionaria por las Obras Nuevas ejecutadas.
		Modificación	6,21	A falta de acuerdo entre las partes, se establecen expresamente los requisitos que debe cumplir quien realice las Obras Nuevas, en lo que respecta a condiciones técnicas, establecimiento de cartas fianza y su posible ejecución, así como la responsabilidad de la empresa concesionaria de realizar el mantenimiento a las Obras Nuevas.
		Modificación	6,22	Se estipula expresamente que las actividades de mantenimiento de las Obras Nuevas, sean estas ejecutadas por el Concesionario o por un tercero, serán realizadas por el Concesionario.
		Modificación	16,1	Incorporación de un cuarto supuesto que permita efectuar modificaciones al Contrato de Concesión.
Adenda 4	15/06/2011	Modificación	6,17	Referente a la aceptación de obras y su puestas en servicio una vez terminadas las Obras del sub tramo 4.
		Modificación	9,1	Referente a la garantía de ingresos por tráfico.
		Modificación	Anexo II - numeral 3	Referente al inicio de la construcción de las obras de la Segunda Etapa.
		Incorporación	Anexo IX	Referente al régimen económico del adelanto de inversiones. El adelanto de inversiones acordado en la adenda se llevará a cabo con cargo al 17,61% de los ingresos mensuales por concepto de la retribución al Concedente, excepto el último mes.
Adenda 5	13/08/2012	Incorporación	Anexo II - numeral 2 - literal i) Anexo II - numeral 3.1 - literal i) Anexo II - numeral 7 Anexo II - numeral 3 - literal e	Sustituir la Obra de Revegetación y su Mantenimiento, de las progresivas 0+000 al 53+386 km, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas; por la Construcción del Intercambio vial Asia y la construcción del Puente Peatonal Asia, para lo cual se le otorga de 6 meses para su construcción.
		Modificación	Anexo VI - numeral 1	Referente a los términos de la Tabla que contiene los Valores Mínimos de Niveles de Servicio Global.
		Modificación	Apéndice 7 Anexo I	

Fuente: Adendas 1, 2, 3, 4 y 5 al contrato de concesión.

II. Servicios prestados

19. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
20. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
 - Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Total: 34 Sistemas SOS).
 - Servicio de auxilio médico las 24 horas.
 - Servicio de auxilio mecánico y grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.
21. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
 - Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
 - Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
 - Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
 - Servicio TELEPASS³ en el Peaje de Chilca.
 - Servicio de Vales Prepago⁴.

³ El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en la Estación de Peaje de Chilca (casetas 7 y 8), km 66 de la Panamericana Sur, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

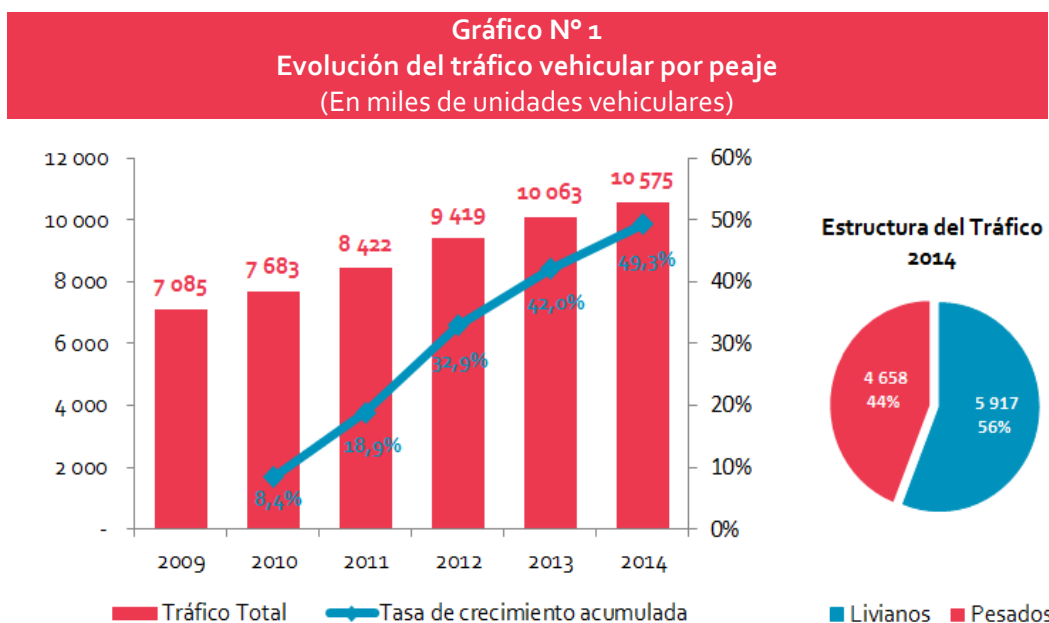
⁴ Se está trabajando con este sistema desde el mes de mayo del 2010. Está dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.

III. Hechos de importancia

22. Inicio de actividades preliminares de la segunda etapa, que incluye actividades de movilización y desmovilización, topografía y georreferenciación, mantenimiento de accesos, movimiento de tierras.
23. Se han realizado mejoras en los servicios de: actualización de sistemas de cobro, renovación de unidades de emergencia, abastecimiento de agua en cisterna para mantenimiento de áreas verdes.
24. Se ha capacitado al personal en temas concernientes a: billetes falsos, medio ambiente, seguridad vial, sistema de cobro, atención al cliente, entre otros.

IV. Tráfico de vehículos

25. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2014 ascendió a 10,57 millones, de los cuales el 56% fueron vehículos livianos (5,91 millones) y el 44% restante correspondió a vehículos pesados (4,65 millones). El tráfico vehicular registró un aumento del 5,1% como consecuencia del incremento de la afluencia del 6,0% de vehículos ligeros (337 mil) y 3,9% de vehículos pesados (174 mil), con respecto a lo experimentado en el 2013.
26. Al observar la tasa de crecimiento acumulada entre el 2009-2014, se observa que ésta se encuentra alrededor del 63,9%, indicando que el tráfico vehicular se ha incrementado en más de la mitad de lo registrado el año 2009. Por otro lado, la tasa promedio de crecimiento anual del tráfico vehicular se encuentra en 8,7%⁵.



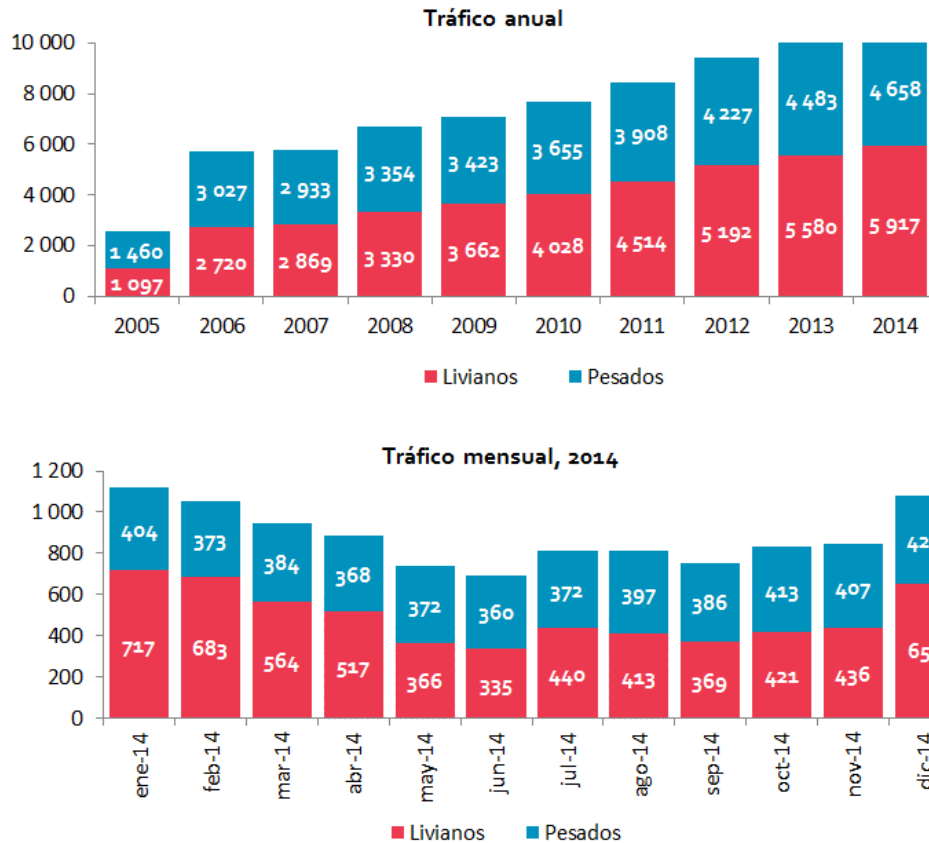
Fuente: COVIPERU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. La tendencia anual revela que los vehículos livianos presentan, a la fecha, un crecimiento promedio anual del 6%, el cual resulta mayor al registrado por los vehículos pesados, los cuales han crecido a una tasa del 3,9% promedio anual. Estos promedios son menores a los registrados el año anterior (livianos 2013: 7,5%; pesados 2013: 6,1%)

⁵ Ídem.

Gráfico N° 2
Tráfico vehicular
(En miles de unidades vehiculares)

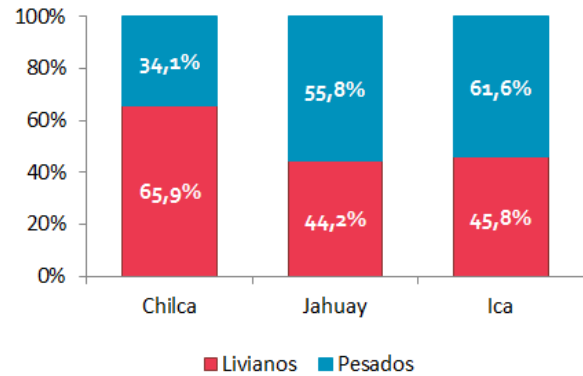
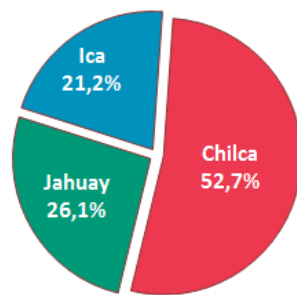


Fuente: COVIPERU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

28. Con respecto al flujo vehicular mensual, los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2014 fueron enero, febrero y diciembre, meses asociados a la temporada de verano y por tanto con una mayor demanda de transporte por motivos de ocio y recreación; mientras que los meses con menor afluencia fueron mayo, junio y setiembre. En el caso de los vehículos pesados, el mayor volumen de tráfico se registró durante el cuarto trimestre del año (octubre, noviembre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.

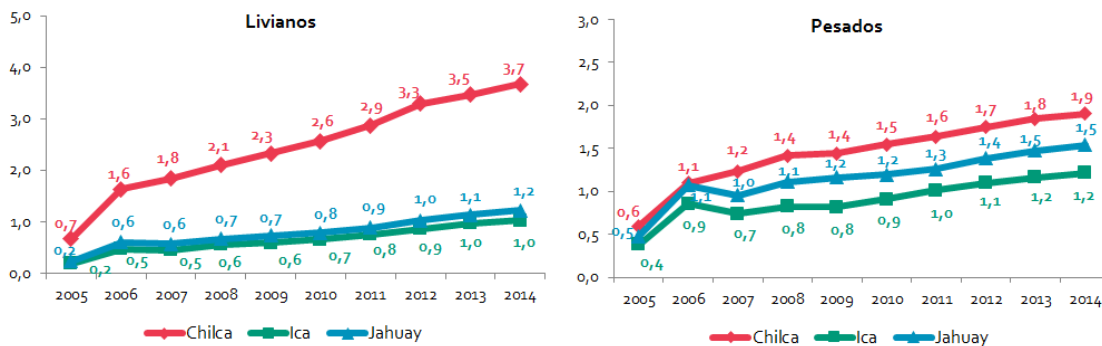
Gráfico N° 3
Estructura del tráfico vehicular según tipo de vehículo y por estación de peaje, 2014



Fuente: COVIPERÚ
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje, en el 2014 la estación de Chilca recibió la mayor cantidad de tráfico (52,7% del total de vehículos), seguida por la estación de Jahuay (26,1%); mientras que la estación de Ica recibió 2,24 millones de vehículos, representando el 21,2% del tráfico total. Adicionalmente, se observa que la estación de Chilca se caracteriza por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, representando éstos un 65,9% del total de tráfico registrado en dicho peaje en el año 2014. Situación contraria ocurre en las garitas de Jahuay e Ica, donde predomina el tráfico de vehículos pesados, concentrando cada uno el 55,8% y 54,2% de sus respectivos tráficos.
30. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, la garita de Jahuay fue la de mayor crecimiento (5,5%), tanto en vehículos ligeros (7%) como en vehículos pesados (4,3%). En tanto, las estaciones de Chilca e Ica registraron crecimientos de 5% en ambos casos.

Gráfico n° 4
Evolución vehicular según tipo de vehículo y por estación de peaje
(En millones de unidades vehiculares)



Fuente: COVIPERÚ
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. Con respecto a la variación anual del tráfico, éste registró un aumento de 5,1% medido en unidades vehiculares y de 5,2%, medido en ejes cobrables. En el primer caso, los vehículos ligeros registraron una tasa de crecimiento anual del 6,0%; mientras que los vehículos pesados registraron una tasa de crecimiento anual del 3,9%. Con respecto a los ejes cobrables, se tiene que los vehículos ligeros registraron un crecimiento del 6,0%; mientras que los vehículos pesados registraron un aumento del 5%.

Cuadro N° 4
Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo, 2011-2012
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2014				2014	2013	Variación anual
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	3 124 584	2 317 098	2 376 620	2 756 780	10 575 082	10 063 009	5,1%
Ligeros	1 964 110	1 217 946	1 221 842	1 513 184	5 917 082	5 579 802	6,0%
Pesados	1 160 474	1 099 152	1 154 778	1 243 596	4 658 000	4 483 207	3,9%
Ejes cobrables	6 473 038	5 560 000	5 764 434	6 424 196	24 221 668	23 020 044	5,2%
Ligeros	1 964 110	1 217 946	1 221 842	1 513 184	5 917 082	5 579 802	6,0%
Pesados	4 508 928	4 342 054	4 542 592	4 911 012	18 304 586	17 440 242	5,0%

Fuente: COVIPERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

32. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, con lo cual los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad (9 017 388 ejes cobrables). De las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la estación de Chilca es la que presenta mayor tráfico por ejes cobrables, siendo su tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables, al igual que las estaciones de peaje de Jahuay e Ica.

Cuadro N° 5
Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables 2014
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
Unidades Vehiculares	1 301 350	1 199 500	233 622	396 450	1 502 898	24 180	4 658 000
Chilca	613 046	463 292	84 562	149 652	581 682	10 074	1 902 308
Ica	314 872	320 246	69 058	112 232	393 564	6 726	1 216 698
Jahuay	373 432	415 962	80 002	134 566	527 652	7 380	7 380
Ejes Cobrables	2 602 700	3 598 500	934 488	1 982 250	9 017 388	169 260	18 304 586
Chilca	1 226 092	1 389 876	338 248	748 260	3 490 092	70 518	7 263 086
Ica	629 744	960 738	276 232	561 160	2 361 384	47 082	4 836 340
Jahuay	746 864	1 247 886	320 008	672 830	3 165 912	51 660	6 205 160

Fuente: COVIPERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Tarifas reguladas

33. Hasta el 12 de mayo del 2006, a solicitud del Concedente, el Concesionario cobró tarifas diferenciadas de S/. 3,16 y S/. 4,62 por eje (sin incluir IGV), a los vehículos pesados formales e informales, respectivamente, con la finalidad de promover la formalización de los transportistas públicos pesados.⁶ A partir de dicha fecha, se unificó la tarifa de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
34. Para el año 2014 la estaciones de peaje de COVIPERU se cobran en un solo sentido; así, en el sentido Norte a Sur, se encuentran ubicadas las estaciones de peaje de Chilca (km 66) y la garita de control de Ica (km k 275) y de Sur a Norte la estación de peaje de Jahuay (Km. 187 + 150) siendo la tarifa de S/. 11,0 por vehículo ligero o eje. Las tarifas se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 6 Tarifas aplicadas por el Concesionario 2014 (En Nuevos Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por unidad	9,32	11,00
Vehículos Pesados	Por eje	9,32	11,00

Fuente: COVIPERU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

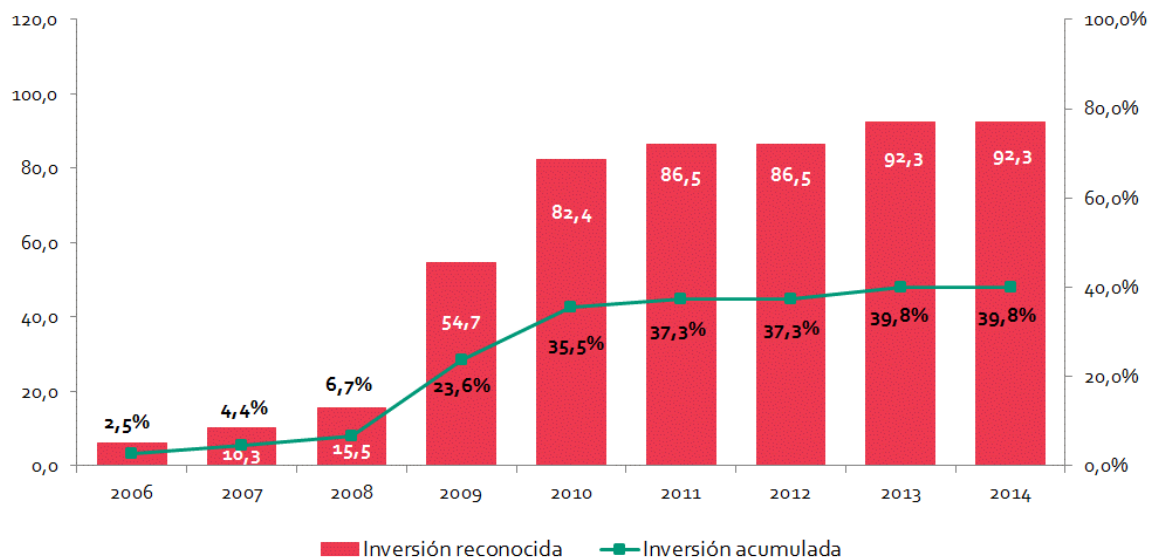
⁶ Cabe señalar que el 07 de diciembre de 2005, el Concesionario solicitó al MTC la aplicación de la garantía tarifaria, conforme a la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión, la cual establece que si por disposición de cualquier entidad pública o por alguna causa de fuerza mayor, se le impidiese al Concesionario cobrar parte (o el íntegro) del peaje, entonces el Concedente estaría obligado a reconocer la diferencia tarifaria que corresponda. En ese contexto, el Concesionario solicitó al MTC que se liquide la diferencia entre el peaje cobrado a los vehículos formales y el peaje contractual.

VI. Inversiones

VI.1 INVERSIONES APROBADAS POR OSITRAN

35. Al 31 de diciembre de 2014, la inversión acumulada aprobada por el Ositran ascendió a USD 92,3 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 39,8% del total de la inversión comprometida. Cabe señalar que en el 2014, no se reconocieron montos de avance de obras ejecutadas.

Gráfico N° 5
Inversiones acumuladas ejecutadas y reconocidas
(En millones de USD y porcentaje de la inversión referencial)



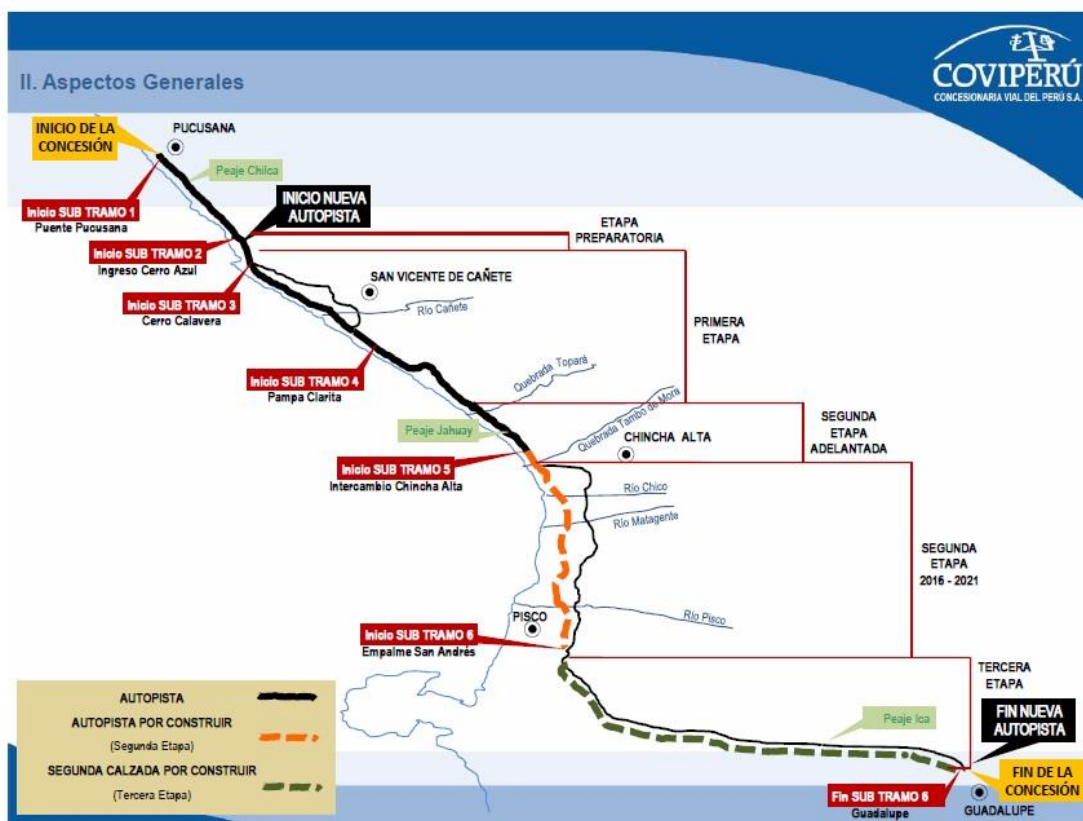
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización- OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.2 EJECUCIÓN DE OBRAS E INVERSIONES DEL CONCESIONARIO

36. Con la suscripción de la Adenda N° 2, el 8 de abril de 2009, se modificó el Cronograma de Obras Contractual, que permitió acelerar las Obras de la Primera Etapa, adaptándose éstas a la disponibilidad de terrenos que fueron comprados o expropiados por el Estado. En el siguiente gráfico se puede observar el nuevo plan de obras contractual.

37. Con la suscripción de la Adenda N° 5, el 13 de agosto de 2012, se modificó el Programa de Ejecución de Obras Contractual, lo que permitió sustituir la obligación de realizar la inversión en Revegetación de la Berma Central y Revegetación de intercambios viales, indicada en el Estudio de Ingeniería e Impacto Ambiental elaborado por la Asociación Alpha Consult S.A. – correspondientes a las progresivas del km 0+000 al km 53+386 (Sub tramos 2, 3 y 4)⁷, por la construcción de obras de seguridad vial (Intercambio Vial Asia y Puente Peatonal Asia) y su respectivo mantenimiento⁸.
38. A partir de lo señalado por el Concesionario, en el siguiente gráfico, se muestra el plan de obras del concesionario para la Concesión.

Ilustración N° 2: NUEVO PLAN DE OBRAS



39. Para el año 2014, la empresa empezó las actividades preliminares de la segunda etapa, que incluye: Movilización y desmovilización, topografía y georreferenciación, mantenimiento de accesos, movimiento de tierras, que a diciembre del 2014 tenía un avance del 4%; adicionalmente se inició la construcción del puente peatonal Chilca II con un monto de inversión de S/. 2,14 millones de sin IG.V.

⁷ Es decir, desde el ingreso a Cerro Azul hasta el intercambio Chíncha Alta.

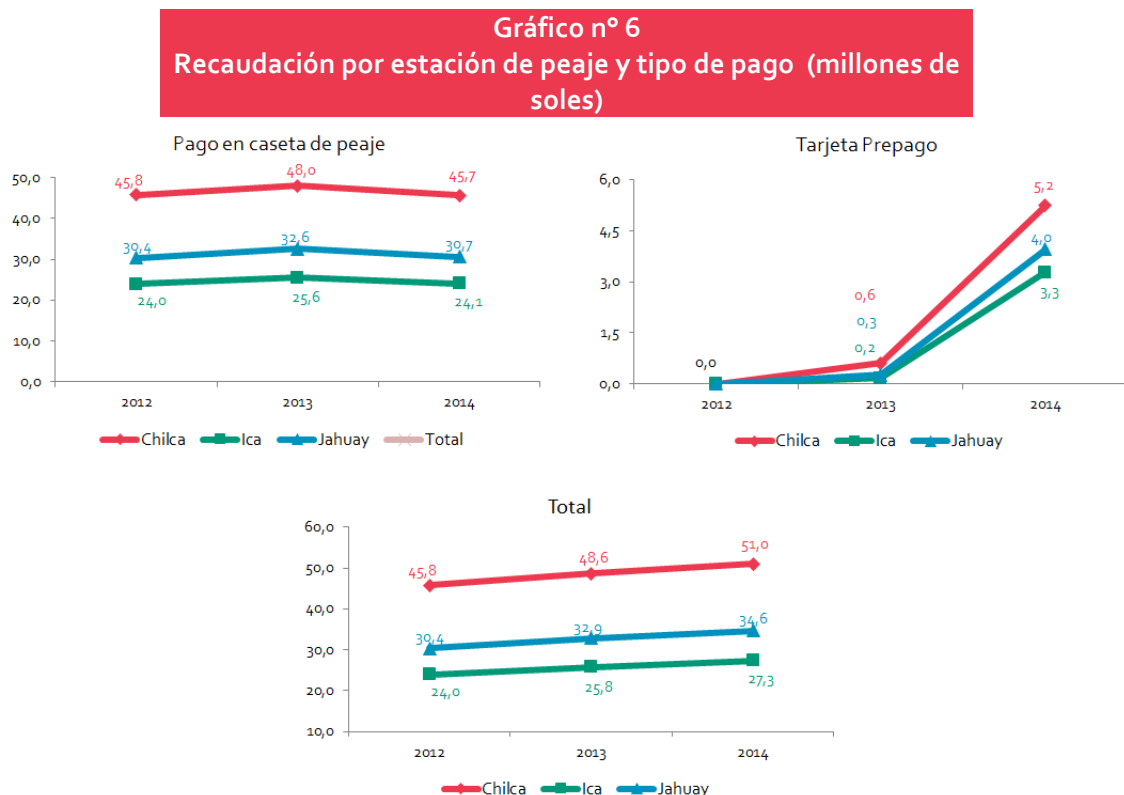
⁸ Es preciso señalar que de acuerdo a lo señalado por el Concedente, la obligación de Revegetación es para los Sub tramos 2 al 6 de la Concesión (14,9 km). El Sub tramo 1 (Puente Pucúsana – Ingreso Cerro Azul, 72 km) no contempla la obligación de revegetación de la Berma Central.

VI.3 ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO

40. El Concesionario se encuentra obligado a realizar labores de conservación y mantenimiento de la infraestructura (incluyendo las unidades de peaje), según los parámetros establecidos en el Anexo I del Contrato de Concesión.
41. Al respecto, en octubre de 2005, COVIPERÚ suscribió con la empresa Construcción y Administración S.A.C un contrato de mantenimiento de infraestructura vial, a fin de que esta última preste servicios de trabajo de conservación y mantenimiento de la concesión del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica. El plazo de ejecución de los trabajos será igual al plazo del Contrato de Concesión.
42. Durante el 2014, la empresa concesionaria realizó los trabajos de mantenimiento rutinario, tales como: limpieza de calzada y bermas; limpieza de cunetas; limpieza, reconfiguración de taludes y mantenimiento separador central; limpieza y mantenimiento de alcantarillas; conservación de puentes y obras de arte; limpieza, reposición, mantenimiento y ubicación señales horizontales y verticales; limpieza, reposición y mantenimiento de guardavías; pintado y repintado marcas y señales del pavimento; replantado, arreglo y mantenimiento de áreas verdes; control y manejo de sedimentos; parchado, tratamiento de fisuras, bacheos y sellos de calzada.

VII. Resultados financieros

43. En el 2014 se recaudaron S/. 112,8 millones por concepto de peaje (incluye lo recaudado en los peajes de Chilca, Jahuay, Ica y por concepto de telepeaje), lo que implicó un crecimiento de la recaudación en 5,3% con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones de Chilca y Jahuay, al igual que el año anterior, registraron los mayores niveles de recaudación, con S/. 46,1 y S/. 30,8 millones, los que representan el 40,9% y el 27,3% de la recaudación por peaje de la concesión, respectivamente. La estación de Ica recaudó S/. 24,3 millones, que representan el 21,5% del total recaudado.
44. Si bien para el año 2014, en cada estación se observa una caída en la recaudación con respecto al año 2013, esto se debe al incremento en la recaudación por telepeaje y vales prepago que se incrementó de S/. 2,7 millones a S/. 11,6 millones de soles entre los años 2013 y 2014 lo que representa un incremento del 334%. En el gráfico se puede observar el crecimiento de la recaudación en la concesión para los años 2013-2014.



Fuente: COVIPERÚ
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Resultados Integrales

45. En el Estado de Resultados Integrales se observa que la utilidad bruta ha tenido un crecimiento del 5%. Este resultado se debe básicamente al incremento del monto de ingresos en relación a los costos operativo.
46. Respecto de los ingresos por peaje, como se ha señalado, estos se redujeron en las tres estaciones de peaje durante el 2014, caída que fue compensada por el incremento de los

ingresos por vales prepago y TELEPASS (telepeaje). En lo que respecta a los ingresos producto de la construcción de obras nuevas⁹, estos ascendieron a S/ 1,7 millones de soles, lo que representó el 1,5% del total de ingresos de la concesión.

47. Con relación al resultado antes del impuesto a la renta, éste registró un aumento del 219% producto de la reducción en 12,0% de los gastos financieros y del 72% por concepto de ingresos provenientes de las diferencias del tipo de cambio.
48. Para el año 2014, los estados financieros de COVIPERU presentan un saldo favorable de impuesto a la renta debido, según la empresa, a un mayor pago realizado en años anteriores a la administración tributaria. Así, la empresa considera un ingreso neto a favor por concepto de impuesto a la renta de S/. 4,6 millones, la que es incluida en su contabilidad.
49. Con respecto a la composición de los resultados financieros, se observa que los ingresos por concepto de peaje han tenido una ligera reducción en la preponderancia de los ingresos totales, pasando de representar el 97,5% en el 2013 a 88,3% en el 2014. Dicha recomposición se debe al incremento de la relevancia de los vales prepago y telepeaje, los cuales han pasado de representar el 2,5% a 10,1% de los ingresos totales. Por otro lado, con respecto a los costos de la empresa, se observó que la participación de costos del servicio de la concesión representó el 36% de los ingresos del año 2014 (el año anterior fue de 35%) como consecuencia del mayor gasto por mantenimiento periódico y otros costos menores. Finalmente, la ganancia neta del ejercicio pasó de representar el 1,9% de los ingresos en el 2013, al 19,7% de éstos en el 2014. Este incremento se debe principalmente a los efectos en la diferencia de cambio y los resultados del impuesto a la renta.

Cuadro N° 7
Estado de Resultados Integrales
(En miles de Nuevos Soles)

	Del 01 de enero al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2014	2013	2014	2013	2014/2013
Peaje Chilca	46 136	47 009	40,3%	43,9%	-1,9%
Peaje Jahuay	30 822	32 252	26,9%	30,1%	-4,4%
Peaje Ica	24 268	25 185	21,2%	23,5%	-3,6%
Construcción de nuevas obras	1 736	-	1,5%	-	-
Telepeaje y vales prepago	11 620	2 675	10,1%	2,5%	334,4%
Total de ingresos operativos	114 582	107 121	100,0%	100,0%	7,0%
Ganancia Bruta	73 194	69 774	63,9%	65,1%	4,9%
Gastos de Administración	(37 789)	(32 192)	33,0%	30,1%	17,4%
Otros ingresos	173	244	0,2%	0,2%	-29,1%
Ganancia Operativa	35 578	37 826	31,1%	35,3%	-5,9%
Ingresos financieros	199	90	0,2%	0,1%	121,1%
Gastos financieros	(12 841)	(14 581)	11,2%	13,6%	-11,9%
Diferencia de Cambio (neto)	(4 972)	(17 705)	-4,3%	-16,5%	-71,9%
Resultado antes de impuesto a las Ganancias	17 964	5 630	15,7%	5,3%	219,1%
Gasto por Impuesto a las Ganancias	4 654	(3 616)	-4,1%	3,4%	-228,7%
Ganancia Neta del Ejercicio	22 618	2 014	19,7%	1,9%	1023,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁹ Los ingresos por construcción de obras nuevas no contractuales son reconocidos según el método de grado de realización según la proporción de los costos del contrato incurridos en el trabajo ya realizado hasta la fecha, en relación con los costos totales estimados para el contrato. La CINIF 12 Acuerdos de Concesión de Servicios indica que la empresa reconocerá por su importe bruto los ingresos y el margen de beneficio derivados de los servicios de construcción.

Estado de Situación financiera

50. Respecto de la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que la empresa ha disminuido el valor de sus activos en 5,9%, pasando de S/. 336 millones en el 2013 a S/. 324 millones en el 2014. La razón principal es la reducción de la cuenta de activos intangibles del activo no corriente, la que tuvo una contracción del 3,5%, pasando de S/. 307 millones en el 2013 a S/. 297 millones en el 2014. Dicha variación se debió al aumento de la amortización de los costos de construcción en S/. 13,2 millones (el año anterior fue de S/. 11,2 millones).
51. Con relación a los activos corrientes, estos registraron una caída del 8,8% producto principalmente de la reducción de Otras Cuentas por Cobrar en 23,6% al no contar la Concesión con crédito por impuesto general a las ventas a cobrar (que ascendía, en el 2013, a S/. 8,9 millones) Por otro lado, es importante mencionar que la cuenta Efectivo y equivalente al Efectivo ha sufrido un incremento del 20,5% en el 2014 debido a que la empresa abrió una cuenta de depósito a plazo con el Banco de Crédito del Perú por S/. 4 millones el cual tiene vencimiento corriente y devenga intereses a tasa de mercado.
52. Analizando el pasivo corriente, se observa que tuvo una disminución del 18% con respecto a lo registrado en el 2013, pasando de S/. 52,5 millones en el 2013 a S/. 57,7 millones en el 2014. Esto se debe principalmente al incremento del rubro "provisiones" el cual ascendió a S/. 10,2 millones (125% más que el 2013).
53. Al observar el pasivo no corriente se encontró que éste ha sufrido una reducción del 27,6%, con respecto a lo registrado en el 2013, pasando de S/. 148 millones en el 2013 a S/. 107 millones en el 2014. Este movimiento, se debió a la reducción de las obligaciones financieras a largo plazo tanto con terceros como con partes relacionadas. Así, en lo que respecta a las cuentas de préstamos a terceros, donde el acreedor principal es el Banco del Crédito del Perú; esta se redujo en un 17,3%. En lo que respecta a las cuentas por pagar comerciales de largo plazo. Tanto la primera como la segunda etapa mostraron una reducción del 25% producto de la deuda contraída con la empresa Construcción y Administración S.A
54. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, este obtuvo un aumento del 17% a raíz del incremento de los resultados acumulados en 31%, debido a la ganancia neta del ejercicio del 2014. El capital emitido y la reserva legal no sufrieron cambio alguno.
55. Con respecto a la composición del Estado de Resultados Integrales, se observa que la empresa ha sufrido una ligera recomposición en su estructura. El activo no corriente representa el 93,5% del total de los activos (en el 2013 fue de 93,2%) y en su mayoría está compuesto por activos intangibles correspondientes a los costos de construcción en los que incurre el Concesionario. Por el lado de los activos corrientes, estos representan el 6,5% del total de activos y su principal cuenta es otras cuentas por cobrar, que representan en promedio el 4,4% del total de activos.

56. El pasivo representa más del 51% de los activos totales (en el 2013 fue de 60%), siendo el pasivo no corriente el más relevante con una participación de 65%; sin embargo, en el año 2013 la participación fue de 73,8%. Esta modificación en la composición del pasivo se debe a la reducción de las cuentas por pagar comerciales provenientes de CASA y del pago al Banco de Crédito del Perú.
57. Finalmente, el patrimonio neto representa el 49% de los activos totales y está compuesto por el capital emitido que asciende a S/. 50,7 millones, las reservas legales que ascienden a S/. 12,6 millones y los resultados acumulados, que ascienden a S/. 95,8 millones en el 2014. La participación del patrimonio neto ha aumentado 9 puntos porcentuales, lo cual se debe principalmente a la menor participación del pasivo.

Cuadro N° 8
Estado de Resultados Integrales
(En miles de Nuevos Soles)

	Al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2014	2013	2014	2013	2014/2013
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE	20 996	23 030	6,5%	6,8%	-8,8%
Efectivo y equivalente de efectivo	14 122	11 717	4,4%	3,5%	20,5%
Otras cuentas por cobrar	4 870	9 980	1,5%	3,0%	-51,2%
-Terceros	1 025	9 925	0,3%	2,9%	-89,7%
-Partes relacionadas	3 845	55	1,2%	0,0%	6891%
Crédito por impuesto a la renta	-	528			
Servicios Contratados por anticipado	2 004	805	0,6%	0,2%	149%
ACTIVO NO CORRIENTE	303 173	313 853	93,5%	93,2%	-3,4%
Instalaciones, muebles y equipo (neto)	6 530	6 529	2,0%	1,9%	0,0%
Activos Intangibles (netos)	296 643	307 324	91,5%	91,2%	-3,5%
TOTAL ACTIVO	324 169	336 883	100,0%	100,0%	-3,8%
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	164 857	200 485	51%	60%	-17,8%
PASIVO CORRIENTE	57 750	52 476	17,8%	15,6%	10,1%
Obligaciones financieras					
-Terceros	14 018	12 705	4,3%	3,8%	10,3%
-Partes relacionadas	18 243	20 155	5,6%	6,0%	-9,5%
Cuentas por pagar comerciales					
-Terceros	3 494	2 306	1,1%	0,7%	51,5%
-Partes relacionadas	4 756	9 754	1,5%	2,9%	-51,2%
Otras cuentas por pagar	7 076	3 051	2,2%	0,9%	131,9%
Provisiones	10 163	4 505	3,1%	1,3%	125,6%
PASIVO NO CORRIENTE	107 107	148 009	33,0%	43,9%	-27,6%
Obligaciones financieras a largo plazo					
-Terceros	60 856	73 601	18,8%	21,8%	-17,3%
-Partes relacionadas	42 247	56 153	13,0%	16,7%	-24,8%
Cuentas por pagar comerciales a partes relacionadas		6 221	0,0%	1,8%	-100,0%
Pasivos por impuesto diferido	4 004	12 034	1,2%	3,6%	-66,7%
TOTAL PASIVO	164 857	200 485	50,9%	59,5%	-17,6%
PATRIMONIO NETO	159 312	136 398	49,1%	40,5%	16,8%
Capital suscrito y pagado	50 734	50 734	15,7%	15,1%	0,0%
Otras reservas de capital - reserva legal	12 684	12 684	3,9%	3,8%	0,0%
Resultados acumulados	95 894	72 980	29,6%	21,7%	31,4%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	324 169	336 883	100%	100%	-3,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Indicadores Financieros

58. Al analizar los ratios de rentabilidad observamos que la operatividad de la concesión ha ganado eficiencia en costos de los servicios que brinda, por lo que el indicador de margen bruto de estos dos últimos años ha mejorado con relación a los años anteriores. Para el 2014, dicho margen se incrementó en 15 puntos porcentuales (63,9%) a raíz del incremento de ingresos de la concesión. El margen operativo y el margen neto tuvieron resultados diferentes entre el año 2013 y 2014, mientras que el resultado operativo se redujo en 4 puntos porcentuales (de 35,3% a 31,1%) debido al incremento de los gastos administrativos. En lo que respecta al margen neto, este se incrementó de 1,9% a 19,7% debido tanto al aumento de los ingresos como del efecto de los ingresos por crédito fiscal que la empresa incluye en sus Estados Financieros.
59. Con respecto al margen del EBITDA¹⁰, se observa que se han reducido desde el año 2012, pasando de 50,5% a 44,4% al 2014. Finalmente, se observa que el ROE¹¹ y el ROA¹² se han incrementado indicando que se genera mayores utilidades por cada sol proveniente del

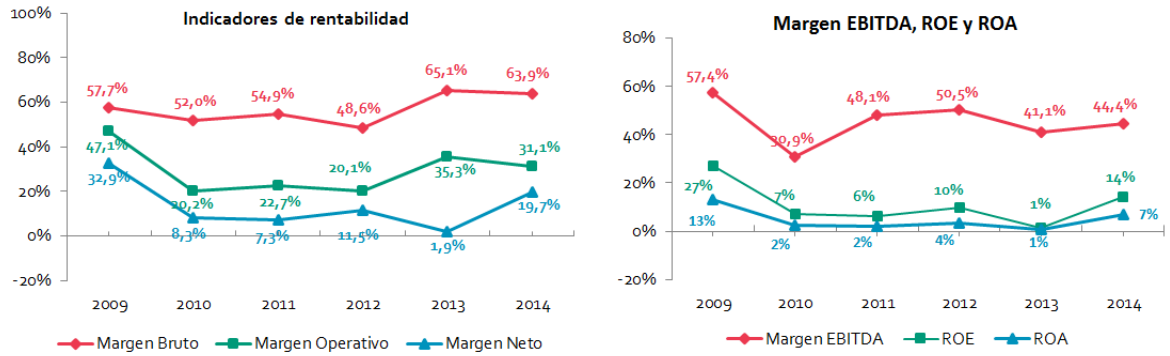
¹⁰ Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: EBITDA = Resultado Operativo + amortizaciones + depreciaciones. Margen de EBITDA = EBITDA / Ventas.

¹¹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

¹² Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

patrimonio y de los activos, dichos indicadores mejoraron en el 2014 como consecuencia de la mayor utilidad neta producto del efecto del impuesto a la renta a favor de la empresa.

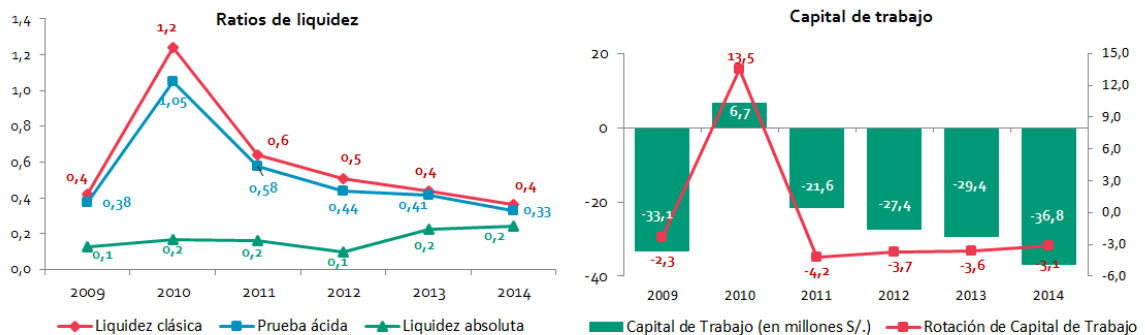
Gráfico N° 7
Ratios de rentabilidad 2009-2014



Fuente: Estados Financieros Auditados 2014
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que los ratios de liquidez clásica¹³, prueba ácida¹⁴ y liquidez absoluta¹⁵, revelan un ligero incremento en la capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee a la fecha. Esto se debe al incremento de las obligaciones a terceros del pasivo corriente producto del incremento del préstamo de primera etapa y obligaciones financieras con partes relacionadas. El capital de trabajo¹⁶ ha mostrado tener un comportamiento estable en los últimos 3 años, reduciendo ligeramente a partir del año 2011.

Gráfico N° 8
Ratios de liquidez 2009-2014



Fuente: Estados Financieros Auditados 2009-2014

61. Con respecto al ratio de solvencia, se observa que la empresa genera suficiente caja para cubrir sus obligaciones financieras en el corto plazo, dicha capacidad de pago se ha incrementado lentamente desde el 2012 como consecuencia de la reducción de los intereses de las cuentas por pagar comerciales. Por otro lado, los ratios de endeudamiento estarían indicando, a primera vista, que es una empresa que se encuentra ligeramente apalancada (50,9% de su activo, en el 2014, es representado por su pasivo). El ratio deuda/patrimonio y el ratio de pasivo/patrimonio

¹³ Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

¹⁴ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

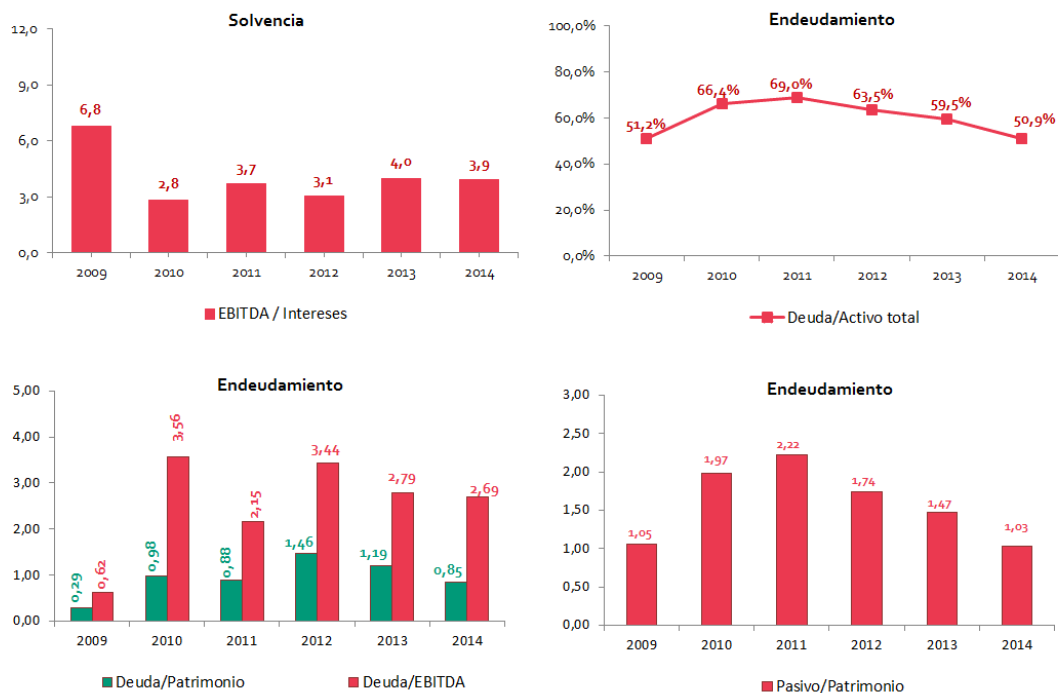
¹⁵ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

¹⁶ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente. Rotación de capital de trabajo = Ingresos/Capital de trabajo.

indican que las obligaciones de la empresa equivalen casi el 100% del patrimonio neto de la empresa en el último año, siendo esta una tendencia decreciente desde el año 2012.

62. El ratio de deuda/EBITDA muestra que la capacidad de pago de la empresa se ha incrementado en relación a los años 2012 y 2013 ya que las obligaciones financieras son menores que la caja operativa, siendo que en el 2012 el ratio indica que estas superan en 3,44 pasando en el 2014 a 2,69 veces la caja operativa generada. En resumen, los niveles de endeudamiento encontrados estarían indicando que la empresa ha estado ganando autonomía frente a sus obligaciones por terceros.

Gráfico N° 9 Ratios de solvencia y endeudamiento 2009-2014

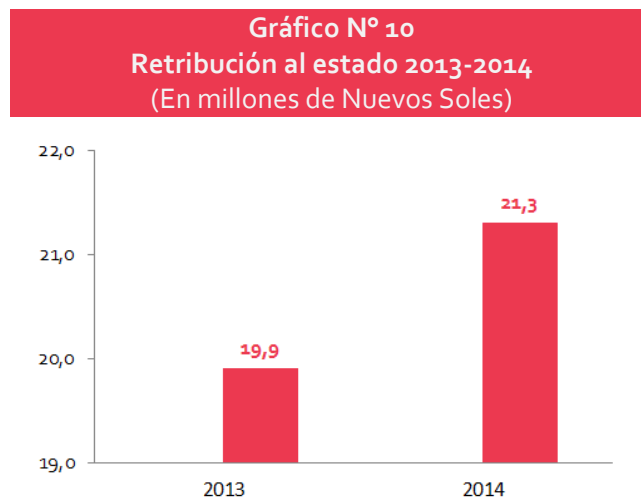


Fuente: Estados Financieros Auditados 2009-2014

VIII. Pagos al Estado

Retribución al Estado

63. Para el 2014, el pago realizado por el Concedente al Estado Peruano fue de S/. 21,3 millones (7 % mayor al del 2013).

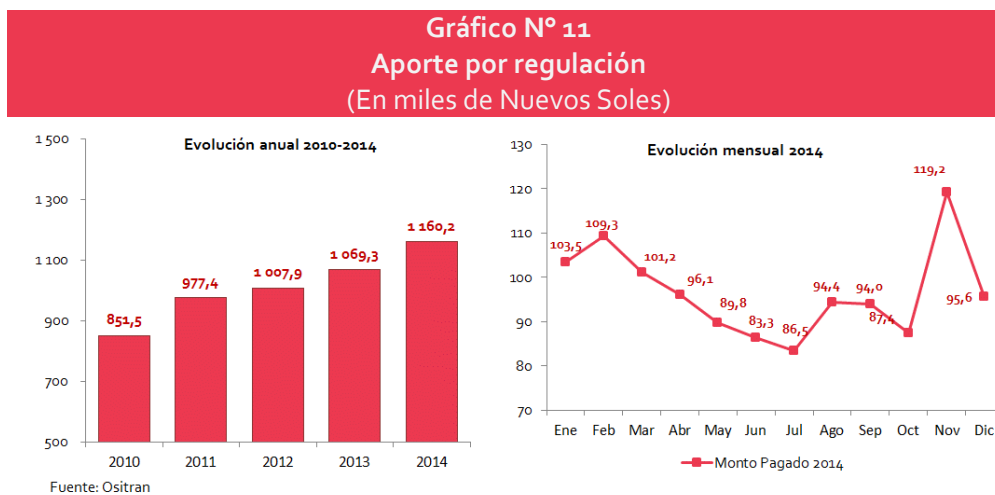


Fuente: Ositran
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Economicos

64. Al 31 de diciembre de 2014 y 2013, la Retribución al concedente corresponde al pago a OSITRAN del 18,61% de los ingresos mensuales por peaje obtenidos por la Compañía, porcentaje aplicable de acuerdo con los términos del Contrato de Concesión.

Aporte por Regulación

65. El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 1,16 millones durante el 2014, monto 8,5% superior respecto de lo pagado en el 2013. Ello se debe al aumento del tráfico mencionado anteriormente y por el incremento de los ingresos diferidos correspondientes a las ventas de vales prepagos.
66. Por otro lado, la evolución mensual muestra que el comportamiento del Aporte por Regulación en el 2014 registra el mismo comportamiento estacional que el año anterior, es decir, una tendencia decreciente de enero a mayo, lo que corresponde a periodos de baja frecuencia; mientras que de julio a diciembre la tendencia es creciente como consecuencia del inicio de la temporada de verano.



ANEXO

Ficha de Contrato de Concesión Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A. Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica Fecha de actualización: 30 de junio de 2014			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo vial Red Vial 6 (221.7 km) <ul style="list-style-type: none"> • Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72.7 km) • Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1.6 km) • Cerro Calavera – Pampa Clarita (18.7 km) • Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33.1 km) • Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41.1 km) • Empalme San Andrés – Guadalupe (54.5 km) 	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005	p. 108
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. Si Segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años. (opción de ampliación de plazo)	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 28 de agosto de 2007. • Adenda 2: 8 de abril de 2009. • Adenda 3: 16 de marzo de 2010. • Adenda 4: 15 de junio de 2011. Adelanto de obras correspondientes a los literales a) y f) del Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras. • Adenda 5: 13 de agosto de 2012. Sustitución de obras de re-vegetación y su mantenimiento e incorporar los términos de la Tabla conteniendo los valores mínimos de nivel de servicio global. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Factor de competencia	Retribución al Estado	Cláusula 8.19 (p. 55) y 1.5. (p. 17)
6	Capital mínimo	USD 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio USD 5 millones que se completará como mínimo a USD 15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	Cláusula 3.3. (p. 22 y 23)
7	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: <ul style="list-style-type: none"> • Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. • Por un monto de USD 9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos. 	Cláusula 9.2. (p. 61 y 62)

Ficha de Contrato de Concesión
Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.
Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes.	
8	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Ingresos por tráfico. Se asegura un ingreso mínimo por peaje de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9.2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. • 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. • 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión. 	Cláusula 9.10. (p. 69 y 70)
9	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <p><i>Primera etapa: USD 58 711 889,83 (monto re-estimado), no incl. IGV</i> <i>Segunda etapa: USD 45 456 614,29 (monto re-estimado), no incl. IGV</i></p>	Cláusula 1.5. (p. 14) y Anexo II (p. 171-175) Adenda 2
10	Obras	<p>Actividades Preparatorias: (2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73km), progresiva 94+400 y Guadalupe. • Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica. <p>Primera Etapa: (2 años siguientes a la entrega de predios)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. • Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). • Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. • Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. • Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50m. lineales (calzada derecha). <p>Segunda Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. • Construcción de la primera calzada desde el km 53+386 al 94+400. • Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chíncha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237m), quebrada Tambo de Mora (min. 35m), quebrada Topará (min.50 m), para cada calzada. 	Anexo II Adenda 2

Ficha de Contrato de Concesión
Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.
Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés. 	
11	Toma de Posesión de los Bienes	<p>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</p> <p>a) Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009.</p> <p>b) Predios del Sub Tramo 4: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009.</p>	<p>Cláusula 5.2</p> <p>Adenda 2</p>
12	Obligaciones del Concesionario	<p>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</p> <p>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</p> <p>a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009.</p> <p>b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009.</p>	<p>Cláusula 6.1</p> <p>Adenda 2</p>
13	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 	<p>Cláusula 15.12 (p. 102)</p> <p>Cláusula 15.13 a) y b) (p. 103-105)</p>
14	Penalidades	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0.03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	<p>Cláusula 6.15 (p. 41)</p>
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) • Efectos de la caducidad • Procedimiento para la caducidad de la concesión • Liquidación del contrato • Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato 	<p>Cláusula 14.1.-14.16 (p. 87-100)</p>
16	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10% o más en un mismo año. • El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. • O el efecto compuesto de las dos anteriores. 	<p>Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)</p>

Ficha de Contrato de Concesión
Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.
Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15% o menor al -15%.	
17	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.	Cláusula 9.5. (p. 63)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil contra terceros • De accidentes personales • De riesgos laborales • De siniestros de bienes en construcción • De Obras Civiles Terminadas • De operación • Pólizas 3D • Otras pólizas (voluntario) 	Sección X (p. 70 -76)
19	Inicio de operaciones	A la toma de posesión del derecho de explotación. Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.	Cláusula 8.8 Cláusula 8.9
20	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).
21	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Peaje inicial de S/. 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. • A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de USD 1,50 (más impuestos). 	Cláusulas 8.17 a) - c) (p.53 y 54)
22	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU. • En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios. 	Cláusula 8.17 d) (p. 54-55)
23	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> • 1% de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión. • 18,61% de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión. 	Cláusula 8.19



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