Informe de Desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (Tramo N°5)

2009

Gerencia de Regulación

OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Informe de Desempeño de la Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (Tramo N°5)

2009

Gerencia de Regulación

Lima, diciembre de 2011

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO 5

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 7

I.1 ZONA DE INFLUENCIA 7

I.2 COMPROMISOS DE INVERSIÓN 8

I.3 MODALIDAD DE LA CONCESIÓN Y ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO 13

I.4 PAGOS AL ESTADO 14

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN 14

II.1 BENEFICIOS DE LA CONCESIÓN 14

II.2 TRÁFICO VEHICULAR 15

II.2.1 ÍNDICE MEDIO DIARIO (IMD) 17

II.2.2 INGRESO MEDIO POR VEHÍCULO (IME) 18

II.3 AVANCE EN LA EJECUCIÓN DE OBRAS 19

II.4 RESULTADOS FINANCIEROS 20

II.4.1 INGRESOS 20

II.4.2 ESTADOS FINANCIEROS 21

III. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE LA CONCESIÓN 22

III.1. TARIFAS REGULADAS 22

III.2. TARIFAS DIFERENCIADAS 23

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro Nº 1: Estado de Infraestructura vial por subtramo – Interoceánica Sur Tramo N° 5.. 8
Cuadro Nº 2: Longitud de obras por tipo y sectores – Interoceánica Sur Tramo N° 5 9
Cuadro Nº 3: Compromisos en la ejecución de obras – Interoceánica Sur Tramo N° 5 10
Cuadro Nº 4: Actividades de Conservación de Obras Viales – Interoceánica Sur Tramo 5. 11
Cuadro Nº 5: Tráfico total por estación de peaje – Interoceánica Sur Tramo N° 5, 2009 15
Cuadro Nº 6: Tráfico vehícular por estación de peaje y tipo de vehículo, 2009 17
Cuadro Nº 7: IMD por mes y estación de peaje, 2009..... 18
Cuadro N°8: Ingreso Medio Vehicular (IME) por estación de peaje, 2009..... 18
Cuadro Nº 9: Certificados de Avance de Obra – CAOs..... 19
Cuadro Nº 10: Inicio de Obras por sector..... 20
Cuadro Nº 11: Estado de Pérdidas y Ganancias COVISUR, 2009 y 2008 21
Cuadro Nº 12: Balance General COVISUR, 2009 y 2008 22
Cuadro Nº 13: Tarifas Comparadas COVISUR-PROVIAS NACIONAL, 2009 23
Cuadro Nº 14: Tarifas Diferenciadas COVISUR..... 24

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico Nº 1: Mapa del Corredor Vial Interoceánico Sur (Tramo N° 5)..... 8
Gráfico Nº 2: Peajes actuales y proyectados – Interoceánica Sur Tramo N° 5..... 12
Gráfico Nº 3: Pesajes fijos (F) y móviles (M) – Interoceánica Sur Tramo N° 5 13
Gráfico Nº 4: Estructura del tráfico vehicular por estación de peaje, 2009 16
Gráfico N°5: Evolución mensual del tráfico vehicular, 2008-2009 17
Gráfico Nº 6: Participación en la recaudación según estación de peaje, 2009 19
Gráfico Nº 7: Variación del Ingreso por concepto de peaje entre 2009 y 2008..... 21

RESUMEN EJECUTIVO

El Tramo N°5 es uno de los proyectos viales establecidos en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), el cual fue concesionado en octubre de 2007 a través del esquema de Asociación Pública-Privada.

El Consorcio COVISUR –integrado por las empresas constructoras Hidalgo e Hidalgo (65%), Construcción y Administración (25%), y Concesionaria Norte Co-Norte (10%)- fue el que se adjudicó la Buena Pro de la Concesión de los 827 km del Tramo N°5 de la IIRSA (Matarani - Azángaro e Ilo - Juliaca) por un período de 25 años en los que se encargará de la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicios públicos.

De acuerdo con el proyecto referencial para la construcción de la vía, se estima que la etapa de construcción alcance US$ 184 millones (Inversión Proyectada Referencial, Contrato de Concesión) y deberá ejecutarse en un plazo no mayor de 2 años, luego de la entrega de los bienes y terrenos por parte de Provías Nacional. El 7 de diciembre de 2007 se dio inicio a la explotación de la Concesión.

Al tratarse de un esquema cofinanciado entre el Estado y el inversionista privado, el Contrato de Concesión contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público hasta cumplir con el monto garantizado denominado Pago Anual por Servicio (PAS), el cual complementa los pagos realizados por los usuarios de la vía –contractualmente, la única tarifa regulada es el peaje-. Dicho esquema está basado en dos tipos de aportes garantizados por el Estado:

(i) **Pago Anual por Obras (PAO):** como contraprestación por la construcción de las obras comprometidas; y,
(ii) **Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO):** como contraprestación por el mantenimiento y operación de la Concesión.

Cabe destacar que, como parte de las vías relacionadas con el proyecto IIRSA, el Tramo N°5 permite una mayor conexión en la zona sur del Perú. Principalmente, entre las regiones de Arequipa, Puno y Moquegua. Por ejemplo, la unidad de peaje de Patahuasi, una de las siete

a lo largo de la vía, se ubica en la Reserva Nacional de Salinas y Aguada Blanca, lo que permite el acceso turístico para la observación de flora y fauna. Asimismo, al representar el 32% de la IIRSA Sur, el Tramo N°5 hace realidad un mayor comercio sureño a través de las provincias de Juliaca y Puno con los puertos de Matarani e Ilo, las salidas más próximas a la costa y accesibles a través de la carretera.

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ – BRASIL (TRAMO N° 5): AÑO 2009

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 24 de octubre de 2007 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa Concesionaria Vial del Sur S.A. (COVISUR), integrada por las empresas Hidalgo e Hidalgo, Construcción y Administración y Concesionaria Norte CoNorte, suscribieron el Contrato de Concesión de las obras y el mantenimiento del Tramo Nº 5 del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil.

2. El contrato cofinanciado previsto en el esquema de Concesión es de tipo BOT (*build, operate and transfer*) con aportes garantizados por el Estado de la República del Perú de acuerdo con la Oferta Económica propuesta por el Concesionario. Cabe destacar que, en el proceso de adjudicación, se consideró como Factor de Competencia el menor Monto de Oferta Económica (MOE), conformado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). Ambos son considerados el total del Pago Anual por Servicios (PAS), el cual complementa los pagos realizados por los usuarios de la vía. Con ello, el Estado mantiene un compromiso de pago de obras y mantenimiento a través del Tesoro Público y hasta cumplir con el monto garantizado anualmente en el PAS.

3. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el plazo para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicios públicos es de 25 años. Se espera que la importancia del proyecto vial se incremente al finalizarse, paralelamente, las obras de los Tramos N° 2, 3 y 4, con los cuales se completa la conectividad con el Brasil y la ruta al Océano Atlántico.

I.1 Zona de influencia

4. El Perú, junto con once países de la región, es partícipe de la “Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sud Americana – IIRSA” que proyecta la construcción de nueve Ejes de Integración y Desarrollo a nivel sudamericano.

5. El Corredor Vial Interoceánico Sur (IIRSA Sur) en territorio peruano consta de cinco tramos, además de conectar tres puertos sureños (Ilo, Matarani y Marcona). Esta autopista es continua con la red vial de Brasil; por lo tanto, una consecuencia es que el Océano Pacifico quede conectado con el Océano Atlántico. Las principales áreas geográficas involucradas son las zonas de la Macro-Región Sur del Perú: Arequipa, Apurímac, Cusco, Madre de Dios, Moquegua, Puno, Tacna, Ica y Ayacucho.

6. En el caso del Tramo Nº 5, la Concesión se inicia en el Puerto de Matarani, continuando hacia el noreste hasta Azángaro, y pasando en su recorrido por las ciudades principales de Arequipa, Yura y Juliaca. Un segundo ramal se inicia en el Puerto de Ilo, llegando igualmente hasta la ciudad de Juliaca y pasando por las ciudades de Moquegua, Humajalso y Puno.

Gráfico Nº 1: Mapa del Corredor Vial Interoceánico Sur (Tramo N°5)

Fuente: Plan de negocios COVISUR 2008
Elaboración: GRE – Ositran.

7. En cuanto a los subtramos y sectores definidos para la construcción de los 827,106 km, comprendidos entre los tramos Matarani-Azángaro e Ilo-Juliaca, a la fecha, se han considerado los siguientes:

Cuadro Nº 1: Estado de Infraestructura vial por subtramo - Interoceánica Tramo N°5

Subtramo	Sectores	Ruta	Longitud (Km)	Departamento	Estado al inicio de la concesión
MATARANI - JULIACA	Matarani - Empalme Panamericana	30	57,960	Arequipa	Asfaltado en buen estado
	Empalme Panamericana - Arequipa	01S	14,650	Arequipa	Asfaltado en mal estado
	Arequipa - Yura	30	58,780	Arequipa	Asfaltado en bueno y regular estado
	Yura - Patahuasi	30	52,910	Arequipa	Asfaltado en buen estado
	Patahuasi - Imata	30	52,740	Arequipa	Asfaltado en buen estado
	Imata - Santa Lucía	O30	73,180	Arequipa	Asfaltado en buen estado
	Santa Lucía - Juliaca	O30	59,020	Arequipa / Puno	Asfaltado, obras de arte y drenaje en mal estado
ILO - PUNO - JULIACA	Ilo - Repartición	34	44,497	Puno	Asfaltado en buen estado
	Repartición - Dv Moquegua	01S	37,920	Moquegua	Asfaltado en buen estado
	Dv. Moquegua - Torata	O34	28,174	Moquegua	Asfaltado en buen estado
	Torata - Humajalso	32	71,168	Moquegua	Asfaltado en buen estado
	Humajalso - Pte Gallatini	32	56,288	Moquegua	Afirmado
	Pte Gallatini - Puno	32	96,412	Puno	TSB en regulador estado
	Puno - Juliaca	03S	48,828	Puno	Asfaltado, obras de arte y drenaje en mal estado
JULIACA - AZÁNGARO	Juliaca - Calapuja	03S	24,049	Puno	Asfaltado, obras de arte y drenaje en mal estado
	Calapuja - Mataro	D106	18,450	Puno	Asfaltado en regular estado
	Mataro - Azángaro	V531	32,080	Puno	Asfaltado en buen estado
Total de longitud			**827,106**		

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

I.2 Compromisos de inversión

8. El Concesionario deberá ejecutar obras de construcción, rehabilitación y mantenimiento durante los primeros dos años de la Concesión[1]. Sin embargo, antes de ese lapso de tiempo, COVISUR está obligado a llevar a cabo las obras referentes a la

[1] De acuerdo a la cláusula 6.1 del contrato de concesión se indica un plazo no mayor de 24 meses.

etapa preparatoria. Según el Anexo VIII del Contrato de Concesión, las obras de construcción deben llevarse a cabo en las siguientes tres fases:

- **Primera fase:** Actividades preparatorias – diez (10) meses desde la fecha de cierre.
- **Segunda fase:** Contados desde la fecha de inicio de la etapa de ejecución de obras, con una duración máxima de doce (12) meses y cumplidos los compromisos según la cláusula 6.15 del Contrato de Concesión.
- **Tercera fase:** Con una duración máxima de doce (12) meses a continuación de la fase anterior.

Cuadro Nº 2: Longitud de obras por tipo y sectores - Interoceánica Tramo N°5
(En kilómetros)

SECTORES	LONGITUD
Construcción	**62,49**
Humajalso - Pte Gallatini	56,29
Vía Evitamiento Azángaro	6,20
Rehabilitación	**557,01**
Moquegua - Juliaca	244,58
Yura - Azángaro	312,43
Puesta a Punto	**213,81**
Matarani - Yura	131,39
Ilo - Dv. Moquegua	82,42

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

9. Entre las Principales Obras que considera la inversión del Proyecto Referencial están:

i) Construcción y rehabilitación de plataformas.

ii) Construcción y mejoramiento de bermas.

iii) Construcción, reconstrucción y rehabilitación de sistemas de drenaje.

iv) Obras de estabilización y protección del talud superior.

v) Obras de defensa ribereña y estabilización de talud inferior.

vi) Construcción y reconstrucción de puentes.

vii) Mejoramiento de la señalización y elementos de seguridad vial.

viii) Construcción y equipamiento de nuevas unidades de peaje, y construcción definitiva de las unidades existentes; construcción y equipamiento de las estaciones de pesaje.

ix) Oficinas y equipamiento para la seguridad policial requerida.

x) Implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a usuarios.

Cuadro Nº 3: Compromisos en la ejecución de obras - Interoceánica Tramo N°5

Sub tramos	Alcances de los principales trabajos	Longitud (KM)
Matarani - Emp. Pan Sur	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario asfalto Capa nivelante en los primeros 15 Km Fog Seal en áreas aisladas Reconformación de bermas	57,96
Emp. Pan Sur - Dv Arequipa	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Obras de mantenimiento rutinario. Reconformación de bermas	14,65
Dv Arequipa - Uchumayo - Yura	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Refuerzo de 7.5 cm CAC. en toda su longitud Preparación y renovación. Superf. En 14.7 Km. Reconformación de bermas	58,78
Yura - Patahuasi	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario Asf. Slurry en 16.2 Km. Fog Seal en áreas aisladas. Reconformación de bermas	52,91
Patahuasi - Imata	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Obras de mantenimiento rutinario. Mantenimiento rutinario Asf. Sellos con polímeros Señalización Hhrizontal Reconformación de bermas	52,74
Imata - Santa Lucia	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Obras de mantenimiento rutinario. Mantenimiento rutinario Asf. Sellos con polímeros Reconformación de bermas	73,18
Santa Lucía - Juliaca	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario Asf. Fresado profundo + recapado de 7.5 cm. CAC Bacheos puntuales preparatorios al recapado Reconformación de bermas	59,02
Ilo - Reparación (Emp. San Sur)	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario Asf. Sellos de fisuras Micropavimentos con polímeros en 24 Km. Reparación de bermas en 12 Km. Rutting y sellos de fisuras Reconformación de bermas	44,50
Repartición (Emp. San Sur) - Dv Moquegua	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario Asf. Bacheos al 100% Preparación renovación. Superf. En 35 Km. Recapado de 5 cm. CAC en 27.5 Km Reconformación de bermas	37,92
Dv. Moquegua - Torata	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario Asf. Recapado desde Km. 9.5 s Km. 28.2 Slurry Seal con polímeros en 9.5 Km. Preparación renovación Superf. En 9.5 Km Reconformación de bermas	28,17
Torata - Humajalso	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario Asf. Micropavimentos con polímeros en 56 Km. Reconformación de bermas	71,17
Hujalso - Pte. Gallatini	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mejoramiento a nivel de asfaltado Reconformación de bermas	56,29
Pte. Gallantini - Puno	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Rehabilitación y mejoramiento a nivel de asfaltado Reconformación de bermas	96,412
Puno - Juliaca	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Rehabilitación total del pavimento. Reconformación de bermas	48,828
Juliaca - Calapuja	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Rehabilitación total del pavimento. Reconformación de bermas	24,049
Calapuja - Mataro	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario ASF Slurry Seal en 15 Km. Reconformación de bermas	18,45
Mataro - Azángaro	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario ASF Reconformación de bermas	32,08
Vía de Evitamiento de Azángaro	Obras de arte y drenaje Obras de señalización	7,59
Sector incorporado en Adenda N°1	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Rehabilitación total del pavimento. Reconformación de bermas	16,5

Nota: La Vía de Evitamiento de Azángaro (Tramo 18) y el Tramo 11 fueron incorporados en la Adenda N°1.
Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

10. Asimismo, de acuerdo con el Contrato de Concesión, la empresa concesionaria está obligada a conservar los bienes reversibles que reciba del Concedente, desde la toma de posesión hasta la fecha de caducidad de la Concesión. El objetivo de las labores de conservación de la infraestructura es alcanzar y mantener los niveles de servicio que se encuentran establecidos en el Apéndice 3 del Anexo I del Contrato de Concesión.

11. Entre las principales tareas de conservación se encuentran:

    i) Conservación de las obras del proyecto referencial y en general de todos los bienes de la Concesión.
    ii) Conservación de todos los desvíos asfaltados y afirmados hasta 100 metros y 50 metros respectivamente, medidos desde el eje central de la vía en los casos de cruces incluidas en clasificador de rutas vigentes en el MTC.
    iii) Conservación de las unidades de peaje y estaciones de pesaje actualmente existentes y las que se vayan a construir.
    iv) Conservación de todos los puentes existentes y los que se vayan a construir.
    v) Mantenimiento de emergencia, que se refieren a eventos extraordinarios suscitados en la vía en Concesión.

12. Las actividades de conservación de la Concesión comprenden el Mantenimiento Periódico, Rutinario y de Emergencia de la infraestructura del Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil.

13. Para el grado de cumplimiento en las actividades de conservación se empleará el concepto de niveles de servicio que serán límites a los parámetros establecidos en el contrato y que asegurarán la funcionalidad e integridad de la vía concesionada. En este contexto, el Concesionario está obligado a disponer la estructura, organización y recursos (físicos, técnicos y administrativos) que le permitan programar y ejecutar a lo largo del periodo de Concesión, las tareas necesarias para que la medida de los parámetros de condición de los sub-tramos se mantenga siempre dentro de los niveles de servicio definidos en el contrato.

14. En materia de obras de drenaje y puentes se espera que, como parte de las actividades de conservación, el Concesionario desarrolle actividades rutinarias de evaluación de estado y ejecute la conservación rutinaria y periódica necesaria. El alcance de estas tareas va desde la limpieza, pintura, señalización, reparación de juntas o recambio de elementos de seguridad, hasta tareas más complejas como la sustitución de apoyos, adecuación del cauce o reparaciones estructurales mayores.

15. Adicionalmente, el Concesionario debe conservar otros bienes de la Concesión tales como plazas de peaje y pesaje, equipamiento de servicios obligatorios y opcionales, equipos, sistemas eléctricos, mecánicos y electrónicos operativos y administrativos, entre otros El Concesionario está obligado a actualizar y modernizar dichos bienes, acorde con el avance tecnológico y de la ciencia.

Cuadro Nº 4: Actividades de Conservación de Obras Viales - Interoceánica Tramo N°5

SubTramos	Longitud (km)	Tipo de Intervención	Comentarios
Puerto Matarani-Azángaro Puerto Ilo-Humajalso Humajalso-Juliaca	827,106	Construcción, Conservación y Mantenimiento	Actualmente, se encuentra asfaltado desde los puertos costeros hasta Azángaro, excepto Humajalso-Pte. Gallatini (56,29 km).

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación.

16. La inversión comprometida del Proyecto Referencial en la etapa de construcción es de US$ 184 millones. Las obras de construcción serán ejecutadas en un plazo no mayor a dos años ó 24 meses (cláusula 6.1 del Contrato de Concesión). El inicio de la explotación se encontró previsto para 45 días luego de la suscripción del Contrato, después de que el Concesionario cumpla con los requisitos establecidos sobre la adquisición de seguros y de haberse instalado un Fideicomiso de Administración (cláusula 8.10).

17. Asimismo, el Concesionario deberá ejecutar a su costo, las obras complementarias inherentes a la explotación de la Concesión, como es la construcción y equipamiento de 10 casetas de peaje (considerando las 7 unidades de peaje actuales), implementación de un sistema de pesaje adecuado y otros. Todo ello incluido en el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID).

18. Tal como indican los siguientes gráficos, se ha planteado la instalación futura de tres peajes fijos en las zonas de Titiri (Moquegua), Puno (Puno) y Azángaro (Puno), señaladas en el Contrato de Concesión, aunque no rígidas en su ubicación. Por su parte, de las cuatro nuevas estaciones de pesaje, tres de ellas serían fijas y estarían ubicadas en las zonas de Caracoto y Samegua (Tramo Azángaro - Puno - Moquegua - Ilo) y Matarani (Tramo Juliaca - Matarani); en tanto, la estación de Puno (Tramo Azángaro - Puno - Moquegua – Ilo) sería móvil.

Gráfico Nº 2: Peajes actuales y proyectados - Interoceánica Tramo N°5

Estaciones de peaje actuales
Estaciones de peaje a construir en el 2011.
Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación.

Gráfico Nº 3: Pesajes fijos (F) y móviles (M) - Interoceánica Tramo N°5

Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación.

I.3 Modalidad de la Concesión y esquema de financiamiento

19. Las concesiones cofinanciadas permiten la provisión de un servicio público a partir del esfuerzo compartido del sector público y privado. Así, las concesiones cofinanciadas constituyen un esquema alternativo para la concesión de proyectos no sostenibles mediante el cobro de tarifas.

20. El Contrato de Concesión para la construcción, operación y mantenimiento de la vía, contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público que complementan los pagos realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato.

21. Al establecer contractualmente compromisos de pagos fijos por obras, operación y mantenimiento, se está aislando implícitamente al Concesionario del riesgo comercial, el cual está principalmente asociado con las posibles reducciones en los niveles de tráfico. Por otro lado, estos tipos de esquemas de garantías de ingreso, también se encuentran en otros contratos de Concesión de tipo oneroso, los cuales se activan en casos de reducciones significativas en los niveles de tráfico.

22. En el Contrato de Concesión, se desarrolla el esquema de pagos del Concedente al Concesionario basado en dos tipos de aportes garantizados por parte del Estado. La empresa concesionaria recibirá estos dos tipos de pagos como contraprestación por (i) la construcción de las obras comprometidas; y, (ii) el mantenimiento y operación de la Concesión.

23. El primero de los aportes garantizados por el Estado es el Pago Anual por Obras (PAO), que consiste en una cuota anual, pagadera semestralmente, ascendente a US$ 20 676 463,00, por un plazo de veinte (20) años, a través del fideicomiso de administración.[2] El segundo aporte garantizado es el Pago Anual por Mantenimiento y

[2] El retraso en el pago de deuda generará un interés igual a la tasa del costo de la deuda +1%.

Operación (PAMO), que consiste en una cuota anual ascendente a US$ 13 691 681,00. Este pago será pagadero en cuatro (04) cuotas con periodicidad trimestral, a través del Fideicomiso de Administración, a partir del inicio de la explotación hasta el final de la Concesión.[3] Cabe destacar que tanto el PAO como el PAMO constituyen pagos que el Concedente realizará al Concesionario. Asimismo, los montos anteriormente referidos incluyen el impuesto general a las ventas (IGV).

24. Es así que el cofinanciamiento queda definido de acuerdo a la siguiente identidad:

$$Cofin = PAO + PAMO - (RecPeaje - Prov.EventosCatastróficos)$$

Donde:

Cofin: Cofinanciamiento del Concedente.

(RecPeaje - ProvEventosCatastróficos): Recaudación de Peaje descontando la provisión por eventos catastróficos.

I.4 Pagos al Estado

25. De acuerdo con el Contrato de Concesión, existen pagos que el Concesionario deberá de entregar al Estado, entre los que se encuentran:

- **Pago por supervisión de obras:** el Concesionario asume los gastos de la supervisión de las obras durante el período de ejecución de estas; y, por ello, deberá abonar al Regulador hasta un 4% de la Inversión Proyectada Referencial, de acuerdo con la Cláusula 9.10 del Contrato.

- **Aporte por regulación:** el Concesionario deberá pagar al Regulador el equivalente al 1% de los ingresos totales como aporte por regulación, tal como señala la Cláusula 15.11 del Contrato.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN

II.1 Beneficios de la Concesión

26. El Tramo 5 de la IIRSA Sur permitirá integrar las regiones del Sur del país con Brasil y Bolivia, creando aproximadamente 2 000 puestos de trabajo directos y 8 000 indirectos, durante el periodo de la Concesión. Asimismo, reducirá el viaje entre Puno y Moquegua mínimo en cuatro horas.

27. Tanto en Arequipa como en Moquegua, la actividad agrícola, manufacturera y minera se ven favorecidas por la interconectividad de la carretera y su llegada a los puertos de Matarani e Ilo. Actualmente, por ejemplo, el valor generado por la actividad minera –orientada principalmente a la extracción de cobre en ambos casos- alcanza el 10,2% y 23,2% del PBI departamental, con una tendencia a incrementarse. Por el contrario, en

[3] El retraso en el pago del PAMO generará intereses a la tasa Líbor +2%.

el caso Puno, el comercio y la actividad agropecuaria lideran la estructura económica regional, pese a la desarticulación de esta última.

II.2 Tráfico vehicular

28. Desde el 7 de diciembre del 2007, fecha de inicio de la Concesión[4], el Tramo 5 de la IIRSA Sur involucró cambios en la administración para el cobro de peaje en comparación a la administración que ejerció PROVIAS en la mayor parte del tramo. Antes de la Concesión, las estaciones de peaje de Matarani y Uchumayo se encontraban bajo la administración privada de la empresa concesionaria CONCAR, en tanto el resto de estaciones se encontraban bajo la administración de PROVIAS. Así, el cobro de peaje en las estaciones administradas por PROVIAS se realizaba en un solo sentido el cual era en dirección ascendente[5], mientras que, la empresa CONCAR realizaba el cobro de peaje en ambos sentidos.

29. Durante el 2009, COVISUR continuó con sus operaciones y cobro en dos sentidos. Así, el Tramo 5 registró aproximadamente 4,9 millones de unidades vehiculares, de las cuales los vehículos ligeros representaron el 54,0%. Asimismo, el siguiente cuadro revela que los 2,2 millones de vehículos pesados representaron 8,6 millones de ejes.

Cuadro Nº5: Tráfico total por estación de peaje - Interoceánica Tramo N°5, 2009

ESTACIÓN DE PEAJE	UNIDADES			EJES		
	Ligero	Pesado	Total	Ligero	Pesado	Total
Uchumayo	952 795	836 612	1 789 407	952 795	3 121 038	4 073 833
Caracoto	866 093	330 027	1 196 120	866 093	953 097	1 819 190
Patahuasi	197 499	378 314	575 813	197 499	1 565 366	1 762 865
Santa Lucía	135 799	275 919	411 718	135 799	1 180 072	1 315 871
Matarani	142 656	232 515	375 171	142 656	1 068 038	1 210 694
Ilo	246 938	92 118	339 056	246 938	375 957	622 895
Pampa Cuellar	79 841	86 173	166 014	79 841	352 606	432 447
Total	**2 621 621**	**2 231 678**	**4 853 299**	**2 621 621**	**8 616 174**	**11 237 795**

Nota: El tráfico incluye vehículos con tarifas diferenciadas.
Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

30. La estación de peaje de Uchumayo (Arequipa) fue la que recibió mayor cantidad de unidades vehiculares (1,79 millones) en el 2009, seguida de la estación de Caracoto (1,2 millones) -ruta de paso entre Juliaca y Puno-. Asimismo, ambas estaciones recibieron la mayor proporción de vehículos ligeros (36,3% y 33,0%, respectivamente) frente a las otras cinco estaciones. Ambos peajes se constituyen como los principales puntos de conexión de la vía con las ciudades de Arequipa y Puno, respectivamente.

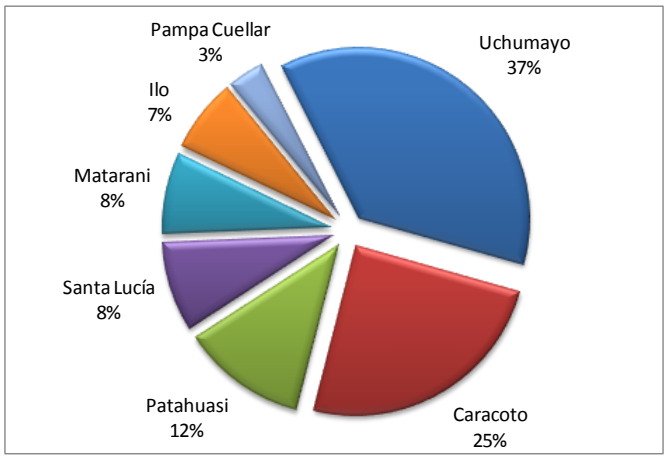
31. El peaje de Uchumayo destaca, además, por el mayor tráfico de vehículos pesados (un 37,5% del total anual recibido), resultado influenciado por su cercanía al puerto arequipeño de Matarani (a poco menos de 60 km de la Carretera Panamericana).

[4] Fecha en que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones hizo entrega de los tramos viales y las estaciones de peaje y pesaje.

[5] Durante la administración de PROVIAS el sentido *ascendente* era equivalente al sentido *salida*. Cabe precisar que dicho sentido es aquel que va en dirección opuesta a la ciudad de Lima.

32. El gráfico siguiente permite representar las participaciones de cada una de las estaciones de peaje en el tráfico vehicular total (medido en número de unidades). Así, resulta visible que las estaciones de Uchumayo y Caracoto concentraron, en conjunto, el 62% del número de vehículos que circularon por el Tramo N° 5 durante el año 2009, mientras que las demás estaciones mantuvieron una proporción similar entre ellas, por debajo del 12%.

Gráfico Nº 4: Estructura del tráfico vehicular por estación de peaje, 2009
(En unidades)

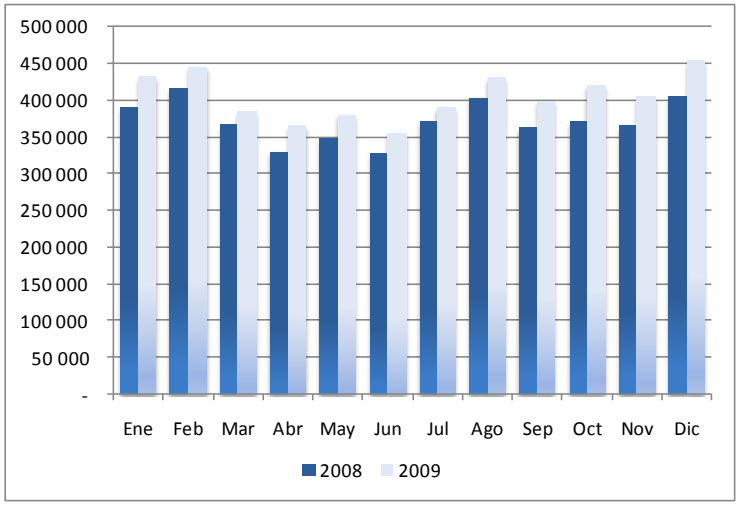


Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

33. En cuanto al crecimiento del tráfico con respecto al registrado en el 2008, la estación de peaje de Pampa Cuellar fue la que más incrementó el flujo de unidades vehiculares (12,8%), seguida de las estaciones de Santa Lucía (11,5%) y Uchumayo (11,1%). En términos de ejes, las estaciones de Pampa Cuellar y Santa Lucía lideran la lista, con tasas de crecimiento anual de 20,3% y 16,3%, respectivamente.

34. En agregado, el tráfico total de vehículos se incrementó 9,1% entre los años 2008 y 2009, manteniendo un promedio mensual de 404 mil unidades, en contraste con los 371 mil vehículos que, en promedio, circularon mensualmente durante el 2008. Asimismo, los meses de febrero y diciembre fueron los que presentaron mayores niveles de tráfico en ambos años.

Gráfico N°5: Evolución mensual del tráfico vehicular, 2008-2009
(En unidades)



Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación –OSITRAN

35. En cuanto al tráfico por tipo de vehículo, si bien predominan los vehículos livianos, el siguiente cuadro resalta que, dentro de los vehículos pesados, hubo una mayor afluencia de los de 2 ejes y 6 ejes, con 763 109 y 613 516 unidades, respectivamente.

Cuadro Nº 6: Tráfico vehicular por estación de peaje y tipo de vehículo, 2009

ESTACIÓN DE PEAJE	TIPO DE VEHÍCULO								Total
	Liviano	2 Ejes	3 Ejes	4 Ejes	5 Ejes	6 Ejes	7 Ejes	8 Ejes	
Uchumayo	952 795	304 912	155 958	63 102	97 756	202 036	12 848	-	**1 789 407**
Caracoto	866 093	204 597	56 697	10 531	17 576	40 574	52	-	**1 196 120**
Patahuasi	197 499	105 948	72 984	17 956	39 425	128 451	13 537	13	**575 813**
Santa Lucía	135 799	54 118	64 805	15 604	33 666	107 411	311	4	**411 718**
Matarani	142 656	50 128	22 732	15 201	40 246	91 905	12 302	1	**375 171**
Ilo	246 938	22 910	19 230	2 824	21 933	25 063	156	2	**339 056**
Pampa Cuellar	79 841	20 496	15 634	3 639	28 298	18 076	30	-	**166 014**
TOTAL	**2 621 621**	**763 109**	**408 040**	**128 857**	**278 900**	**613 516**	**39 236**	**20**	**4 853 299**

Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2.1 Índice Medio Diario (IMD)

36. El Índice Medio Diario (IMD) o promedio diario de vehículos se mide mediante el número total de vehículos que transitan durante un periodo dado (igual o menor a un año), dividido entre el número de días del periodo. Para este indicador, se ha considerado el tráfico vehicular por cada estación de peaje con la finalidad de obtener una idea cuantitativa de la importancia de la vía en la sección considerada.

37. En el siguiente cuadro, se observa un pico o incremento en el total de unidades transitadas entre los dos primeros meses del año y entre los dos últimos. Así, febrero es el mes que muestra un mayor IMD con 15 865 unidades diarias. El 2009 muestra un IMD de 13 297 unidades, entre las que destacan las estaciones de peaje de Uchumayo (4 902 unidades) y Caracoto (3 277 unidades).

Cuadro Nº 7: IMD por mes y estación de peaje, 2009
(En unidades)

ESTACIÓN DE PEAJE	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	IMD Anual
Uchumayo	5 467	6 354	4 737	4 424	4 393	4 348	4 555	4 752	4 708	4 864	4 844	5 483	**4 902**
Caracoto	3 057	3 365	2 947	2 974	3 141	2 986	3 110	3 727	3 478	3 405	3 537	3 601	**3 277**
Patahuasi	1 415	1 529	1 399	1 509	1 486	1 413	1 634	1 792	1 633	1 740	1 655	1 719	**1 578**
Santa Lucía	1 023	1 145	1 007	1 049	1 054	954	1 093	1 308	1 183	1 269	1 221	1 228	**1 128**
Matarani	1 544	1 938	1 041	918	846	778	779	841	846	873	856	1 139	**1 028**
Ilo	1 031	1 096	868	846	878	881	906	908	952	900	912	981	**929**
Pampa Cuellar	401	438	406	425	425	428	491	536	467	480	487	474	**455**
TOTAL	**13 938**	**15 865**	**12 404**	**12 145**	**12 223**	**11 787**	**12 568**	**13 863**	**13 266**	**13 532**	**13 511**	**14 626**	**13 297**

Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2.2 Ingreso Medio Vehicular (IME)

38. El Ingreso Medio por Unidad Vehicular (IME) se calcula del total de ingreso proveniente de la recaudación por peaje (deducido de IGV) sobre el número total de unidades vehiculares.

Cuadro N°8: Ingreso Medio Vehicular (IME) por estación de peaje, 2009

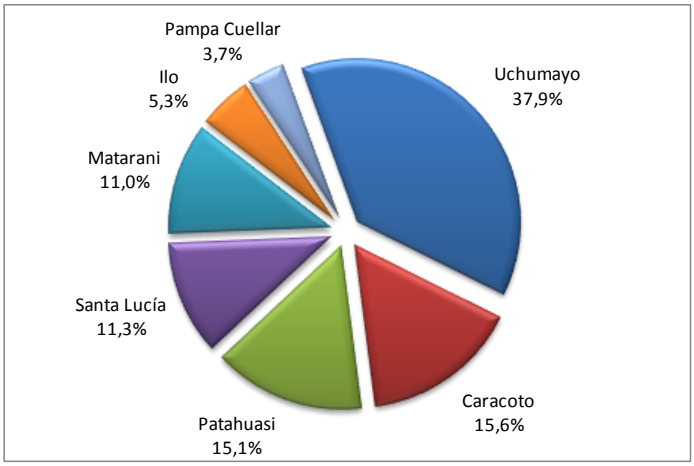
Peaje	Ingreso por recaudación de peaje (S/.)	Número de unidades vehiculares	IME (S/.)
Uchumayo	14 416 547	1 789 407	8,06
Caracoto	5 951 507	1 196 120	4,98
Patahuasi	5 753 430	575 813	9,99
Santa Lucía	4 293 853	411 718	10,43
Matarani	4 189 439	375 171	11,17
Ilo	2 035 592	339 056	6,00
Pampa Cuellar	1 411 742	166 014	8,50
TOTAL	**38 052 109**	**4 853 299**	**7,84**

Nota: Montos de ingreso no consideran IGV
Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

39. Las estaciones de Matarani, Santa Lucía y Patahuasi mostraron los mayores niveles de IME o ingreso promedio por vehículo con S/.11,17; S/.10,43 y S/.9,99, respectivamente. A pesar de ello, Matarani tiene uno de los menores niveles de IMD (además de Ilo y Pampa Cuellar), lo que revela el tipo de vehículo (principalmente, de carga) de mayor presencia en ese tramo, sobre todo, considerando la cercanía al Puerto de Matarani.

40. Pese a que la estación de Matarani ostenta el máximo IME en el 2009, esta aportó únicamente el 11,0% de la recaudación anual de la Concesión. En contraste, la estación de peaje que aportó más a la recaudación total fue Uchumayo con el 37,9% del total de ingresos, seguida de Caracoto (15,6%) y Patahuasi (15,1%).

Gráfico Nº 6: Participación en la recaudación según estación de peaje, 2009



Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.3 Avance en la ejecución de obras

41. El 27 de noviembre del 2008 se dio inicio a las obras del proyecto vial. Durante ese año, se llevaron a cabo actividades relacionadas con el avance de obra de acuerdo al Proyecto de Ingeniería al Detalle (PID) y a los Estudios de Impacto Ambiental (EIA).

42. A pesar de lo anterior, a diciembre del 2008, no se realizó la emisión de los Certificados de Avance de Obras (CAO), ya que para la emisión del primer CAO la empresa concesionaria tenía que alcanzar una inversión acumulada US$ 18 337 197,81 o un 10,0% de avance de obra. Fue recién al finalizar el 2009, que se emitieron tres CAO hasta alcanzar un 14,6629% de avance de obras. Con ello, a la fecha se puede señalar los sectores de avance de obras y aquellos pendientes para el próximo año.

Cuadro Nº 9: Certificados de Avance de Obra – CAOs

N° CAO	Avance de Obra reconocido	Fecha
1	11,0522%	26/04/2009
2	12,5399%	26/08/2009
3	14,6629%	28/11/2009

Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: Gerencia de Regulación

43. Por otro lado, si bien la empresa recibió una sanción en el 2008 por el incumplimiento en la presentación del EIA; en el 2009, la empresa recibió nuevamente sanciones por otros incumplimientos operativos, acumulando seis sólo en este último año. Estas alcanzaron un total de 86 UIT como sanción.

Cuadro Nº 10: Inicio de obras por sector

Fecha de Inicio de Obra	SECTOR
27/11/2008	Santa Lucía -Juliaca Juliaca-Puno Humajalso-Puente Gallatini Dv. Azángaro
2009	Juliaca-Calapuja Mataro-Azángaro Puno-Puente Gallatini E. Panamerica-DV. Arequipa Calapuja-Mataro Torata-Humajalso Imata-Santa Lucía Matarani-Emp. Panamericana Dv. Arequipa -Yura Patachuasi-Imata Dv.Moquegua-Torata
2010	Yura-Patahuasi Ilo-Repartición Construcción de Peajes y Pesajes

Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.4 Resultados Financieros

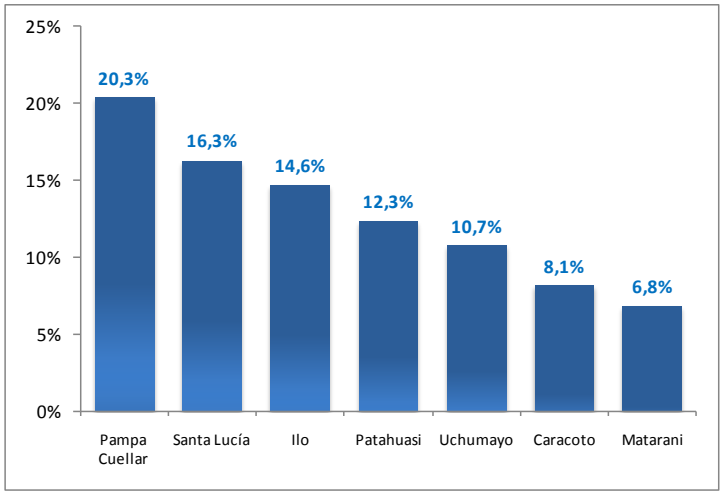
II.4.1 Ingresos

44. Al ser una concesión cofinanciada, COVISUR tiene como principales fuentes de ingreso la recaudación por peaje vehicular en cada una de sus estaciones tarifarias y los pagos por parte del Estado, definidos en el Contrato de Concesión.

45. Sobre la recaudación de ingresos por concepto de peaje, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario efectuará el cobro de peaje en ambos sentidos de desplazamiento. Para ello, el peaje o tarifa que PROVIAS cobraba en los subtramos de Caracoto, Ilo, Pampa Cuellar, Santa Lucia y Patahuasi se dividió entre dos y se le agregó el cobro del IGV. En tanto, para los subramos de Matarani y Uchumayo se mantuvo la tarifa cobrada por CONCAR.

46. El ingreso por peaje se ha incrementado en 11,2% respecto del 2008, lo cual se encuentra explicado por el aumento de la demanda en el uso de la infraestructura, como se ha señalado anteriormente. La estación de peaje cuyos ingresos se incrementaron en mayor proporción fue la de Pampa Cuellar, con un crecimiento de 20,3%; en tanto, la estación Uchumayo, que fue la que obtuvo el mayor nivel de ingresos en términos absolutos, presentó un incremento de 10,7% con relación al año 2008.

Gráfico Nº 7: Variación del ingreso por peaje entre 2009 y 2008



Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.4.2 Estados Financieros

47. En el 2009, los ingresos por concepto de Mantenimiento y Operación (PAMO) ascendieron a S/. 26,91 millones, reflejando un incremento de 20,7% con respecto al año anterior. Asimismo, en el 2009 se inició la recepción de los ingresos provenientes del Pago Anual por Avance de Obras (PAO), por un valor de S/. 3,79 millones. Este aumento en los ingresos y la reducción de los costos de operación en 7,7%, hicieron posible que la utilidad bruta de la Concesionaria se incremente en 152,4%, alcanzando los S/. 15,97 millones.

Cuadro Nº 11: Estado de Pérdidas y Ganancias COVISUR, 2009 y 2008
(En miles de S/.)

Principales cuentas	Al 31 de diciembre 2009	2008
Ingresos PAMO	26 910	22 289
Ingresos PAO	3 789	-
Costo de operación PAMO	-14 728	-15 962
Utilidad Bruta	**15 971**	**6 327**
Gastos de administración	-3 629	-2 896
Utilidad de operación	**12 342**	**3 431**
Ingresos Financieros	13 959	163
Gastos financieros	-1 719	-600
Ganancia en cambio	6 105	8 290
Pérdida en cambio	-9 385	7 333
Otros ingresos varios	59	6
Utilidad antes de impuesto a la renta	**21 361**	**3 957**
Participación de trabajadores	-1 080	-
Impuesto a la renta	-6 157	-1 211
Utilidad Neta del Año	**14 124**	**2 746**

Fuente: Estados financieros auditados 2009 de COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

48. A pesar que los gastos de administración y gastos financieros se elevaron en 25% y 187%, respectivamente, la utilidad operativa del 2009 mostró un incremento de 260% con relación al año anterior; y, finalmente, la utilidad neta del año alcanzó los S/. 14,12 millones, cuadruplicando el resultado obtenido en el 2008.

49. De otro lado, el Balance General cerró con un saldo de S/. 141,87 millones, lo cual significó un aumento de 191% sobre el saldo del activo del año anterior. Este fuerte incremento estuvo principalmente impulsado por la provisión de S/. 82,52 millones en cuentas por cobrar al Concedente (CRPAO[6] por negociar). Por el lado de los pasivos, las cuentas por pagar comerciales se incrementaron de S/. 2,87 millones a S/. 84,59 millones, de los cuales casi la totalidad era adeudado a la empresa vinculada Construcción y Administración S.A.C. Finalmente, el patrimonio neto también se vio incrementado debido a los mayores resultados acumulados.

Cuadro Nº 12: Balance General COVISUR, 2009 y 2008
(En miles de S/.)

ACTIVO	Al 31 de diciembre 2009	2008	PASIVO	Al 31 de diciembre 2009	2008
Activo Corriente			**Pasivo Corriente**		
Efectivo y equivalentes de efectivo	4 434	10 652	Obligaciones financieras a Corto Plazo	47	22 647
Cuentas por cobrar comerciales	6 649	6 234	Cuentas por pagar comerciales	84 589	2 870
Otras cuentas por cobrar	108 592	30 297	Cuentas por pagar a empresas vinculadas	248	270
Otros activos por costos de cierre financiero	19 951	-	Otras cuentas por pagar	338	223
Gastos contratados por anticipado	57	83			
Total de Activo Corriente	**139 683**	**47 266**	**Total del pasivo corriente**	**85 222**	**26 010**
Impuesto a la Renta Diferido	-	47	Obligaciones Financieras a Largo Plazo	28	535
Instalaciones, vehículos y equipo neto	2 185	1 394	**Total Pasivo**	**85 250**	**26 545**
Intangibles	2	4			
			Impuesto a la Renta diferido	6 040	1
			PATRIMONIO NETO		
			Capital	45 270	45 270
			Acciones suscritas pendientes de pago	-13 581	-27 162
			Capital suscrito y pagado	**31 689**	**18 108**
			Reserva Legal	413	139
			Resultados acumulados	18 478	3 918
			Total patrimonio	**50 580**	**22 165**
TOTAL ACTIVO	**141 870**	**48 711**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO**	**141 870**	**48 711**

Fuente: Estados financieros auditados 2009 de COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación

III. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE LA CONCESIÓN

III.1. Tarifas reguladas

50. La única tarifa regulada por el Contrato de Concesión es el peaje que el Concesionario cobra por vehículo ligero o por eje de vehículo pesado. La intervención del regulador

[6] Certificados de Reconocimiento de Pago Anual por Obras.

en relación con la tarifa se circunscribe a la supervisión del cumplimiento de la tarifa tope establecida contractualmente más no a una revisión[7] tarifaria.

51. El Contrato de Concesión prevé que el cobro de la tarifa será por el uso del Tramo N°5 en ambos sentidos de desplazamiento, lo cual implica que se cobrará al usuario de la carretera que no se encuentre exento de pago (Clausula 9.4). Desde el 7 de diciembre de 2007, fecha en que se recibió la obra y las estaciones de peaje y pesaje, se viene aplicando las tarifas que estableció el MTC, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión. Por otro lado, COVISUR se encuentra en la facultad de cobrar tarifas diferenciadas y acordar con el Concedente la ubicación de una o más unidades de peaje instalada.

52. El Concesionario cobró el peaje vigente a la entrega de la Concesión e inicio de la explotación. En el caso de las estaciones de peaje de Matarani y Uchumayo se cobrará la tarifa que a la fecha cobraba CONCAR para el tramo Arequipa-Matarani.

Cuadro Nº 13: Tarifas comparadas COVISUR-PROVÍAS NACIONAL, 2009
(En S/.)

ESTACIÓN DE PEAJE	CATEGORÍA	RUTA	PROVIAS NACIONAL / CONCAR Tarifa normal (una vía)	COVISUR Tarifa normal (ambas vías)
Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía y Patahuasi	CATEGORIA I (vehículos livianos)	Moquegua - Puno - Juliaca - Arequipa	7,5	3,9
	CATEGORIA II (vehículos pesados por eje)		13,0	7,8
Matarani y Uchumayo 1/	CATEGORIA I (vehículos livianos)	Matarani - Uchumayo - Patahuasi (Arequipa)	5,0	5,0
	CATEGORIA II (vehículos pesados)		8,0	8,0
	CATEGORIA III (vehículos pesados)		12,0	12,0
	CATEGORIA IV (vehículos pesados)		16,0	16,0
	CATEGORIA V (vehículos pesados)		20,0	20,0
	CATEGORIA VI (vehículos pesados)		24,0	24,0
	CATEGORIA VII (vehículos pesados)		28,0	28,0

1/ Estos tramos viales se encontraban concesionados a CONCAR.
Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

53. Como se observa, los peajes de Matarani y Uchumayo mantienen las mismas tarifas cobradas anteriormente por el Concesionario CONCAR: S/. 5,00 por vehículo liviano y S/.4.00 por eje de vehículo pesado. Por el contrario, para los peajes anteriormente administrados por Provías, el cobro de doble sentido requiere que las tarifas anteriores por eje de vehículos pesados se dividan entre dos y se les adicione el Impuesto General a las Ventas (IGV). Todo ello se encuentra especificado en el Contrato de Concesión (Sección IX: Régimen Económico).

[7] Se entiende por revisión a aquel procedimiento que determina mediante la aplicación de una metodología la tarifa tope por el servicio regulado bajo el marco normativo del Reglamento General de Tarifas (RETA).

54. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece que, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aprobación de la culminación de las obras, los peajes serán reajustados de forma ordinaria por el Concesionario bajo el siguiente método de ajuste:

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

Donde:

Peaje: *es el monto a cobrar en nuevos soles sin incluir Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos ligeros o por eje para vehículos pesados.*

0: *es el mes de finalización de la etapa de ejecución de obras.*

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

TC: *es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del contrato de concesión.*

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

III.2. Tarifas diferenciadas

55. El Contrato de Concesión establece la aplicación de tarifas diferenciadas con el objeto de mantener la política que PROVIAS tenía hasta antes de la Concesión. Así, existen vehículos que están exonerados del cobro de peaje: bomberos, Policía nacional, militares en comisión, ambulancias y vehículos de la Cruz Roja con fines humanitarios. Además de ello, el Concesionario se encuentra en la facultad de cobrar tarifas diferenciadas a los vehículos que crea pertinente.

Cuadro Nº 14: Tarifas Diferenciadas COVISUR
(En S/.)

ESTACIÓN DE PEAJE	CATEGORÍA	RUTA	Ambas vías
Illpa - Caracoto	CATEGORIA I (vehículos livianos - combis)	Puno - Juliaca	1,2
Illpa - Caracoto	CATEGORIA II (vehículos pesados - minibuses)	Puno - Juliaca	3,0
Santa Lucía	CATEGORIA I (vehículos livianos de la población)	Santa Lucia - Alrededores	0,6

Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

56. Las tarifas diferenciadas fueron fijadas en función al uso de la infraestructura vial de los vehículos ligeros y pesados; es decir, aplica para vehículos que transitan distancias menores a los 25Km, 50Km y 80 Km.