



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

2011

Gerencia de
Regulación



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

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

CONTENIDO

Resumen Ejecutivo.....	4
I. PRINCIPALES CARACTERISTICAS DE LA CONCESIÓN	6
I.1 Zona de influencia.....	6
I.2 Compromisos de inversión	8
I.3 Modalidad de la Concesión y esquema de financiamiento	12
I.4 Pagos al Estado	13
II. HECHOS DE IMPORTANCIA	14
III. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN.....	14
III.1 Beneficios de la Concesión	14
III.2 Tráfico vehicular	15
III.2.1 Índice Medio Diario (IMD).....	17
III.2.2 Ingreso Medio Vehicular (IME)	18
III.3 Avance en la ejecución de obras.....	19
III.4 Resultados Financieros.....	20
III.4.1 Ingresos	20
III.4.2 Estados Financieros.....	20
IV. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE LA CONCESIÓN	23
IV.1 Tarifas reguladas	23
IV.2 Tarifas diferenciadas.....	25
V. APOORTE POR REGULACIÓN	25
ANEXO	

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Estado de infraestructura vial por subtramo – Interoceánica Tramo N° 5	7
Cuadro N° 2: Resumen de Tipo de Obras por longitudes – Interoceánica Tramo N° 5	8
Cuadro N° 3: Compromisos en la ejecución de obras – Interoceánica Tramo N° 5.....	9
Cuadro N° 4: Actividades de conservación de obras viales – Interoceánica Tramo N° 5	11
Cuadro N° 5: Tráfico total por estación de peaje – Interoceánica Sur Tramo N° 5, 2011	15
Cuadro N° 6: Tráfico de vehículos por estación de peaje y tipo de vehículo, 2011	17
Cuadro N° 7: IMD mensual por estación de peaje, 2011.....	18
Cuadro N° 8: Ingreso Medio Vehicular (IME) por estación de peaje, 2011.....	18
Cuadro N° 9: Avance de ejecución de obras, a diciembre de 2011.....	19
Cuadro N° 10: Estado de Pérdidas y Ganancias, 2011 y 2010	21
Cuadro N° 11: Balance General, 2011 y 2010	22
Cuadro N° 12: Ratios Financieros.....	23
Cuadro N° 13: Tarifas	24
Cuadro N° 14: Tarifas diferenciadas, 2011	25

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa del Corredor Vial Interoceánico Sur (Tramo N° 5).....	7
Gráfico N° 2: Peajes actuales y proyectados – Interoceánica Tramo N° 5.....	11
Gráfico N° 3: Pesajes fijos (F) y móviles (M) – Interoceánica Tramo N° 5	12
Gráfico N° 4: Estructura del tráfico vehicular por estación de peaje, 2010.....	16
Gráfico N° 5: Evolución mensual del tráfico vehicular, 2010-2011	17
Gráfico N° 6: Participación en la recaudación según estación de peaje, 2011	19
Gráfico N° 7: Ingresos recaudados por estación de peaje, 2010-2011	20

RESUMEN EJECUTIVO

- i. 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 se adjudicó la Buena Pro de la Concesión de los 827 km del Tramo N°5 de la IIRSA SUR (Matarani-Azángaro e Ilo-Juliaca).
- ii. En un período de 25 años, el Concesionario se encargará de la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicios públicos. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la concesión es de tipo cofinanciada e involucra un compromiso de inversión de US\$ 183,372 millones.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	COVISUR Concesionaria Vial del Sur S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo: 65% Construcción y Administración.: 25% Concesionaria Norte Co – Norte: 10%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)*
Inversión comprometida	US\$ 183,372 ¹ millones (incluido IGV)
Inversión acumulada al 31 de diciembre de 2011	US\$ 177,984 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	24 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

(*) Valor presente del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

- iii. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria, así como el mecanismo de cofinanciamiento. Asimismo, a diciembre de 2011 se han suscrito 2 adendas al contrato; la primera celebrada el 25 de noviembre de 2010, y la segunda suscrita el 24 de junio de 2011.
- iv. Al ser una concesión cofinanciada 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:
 - **Pago Anual por Obras (PAO):** como contraprestación por la construcción de las obras comprometidas; y,

¹ Cifra extraída del Contrato de Concesión

- **Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO):** como contraprestación por el mantenimiento y operación de la Concesión.
- v. En el año 2011 transitaron 5,64 millones de vehículos (representando un incremento aproximado de 5% respecto al año 2010) entre vehículos ligeros (54%) y pesados (46%). Cabe resaltar que, los 2,61 millones de vehículos pesados representaron 10,44 millones de ejes, lo cual representa el 77,5% del total de los ejes cobrables, lo que denota que por esta vía transitan mayoritariamente vehículos de carga pesada.
- vi. La estación de peaje de Uchumayo (Arequipa) fue la que recibió la mayor cantidad de unidades vehiculares (1,78 millones) en el 2011, seguido de la estación de Caracoto (1,49 millones) ruta de paso entre Juliaca y Puno. Asimismo, ambas estaciones recibieron la mayor proporción de vehículos ligeros (27,1% y 37,9%, respectivamente).
- vii. Finalmente, el ingreso por peaje se incrementó en 5,5% respecto del 2010, lo cual se encuentra explicado por un aumento de la demanda en el uso de la infraestructura. Sin embargo, el Concesionario registró un menor resultado por realización de los CRPAO's (S/. 14,160 millones), lo que trajo consigo una menor utilidad neta con respecto al año 2010 (-85,23%).

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ – BRASIL (TRAMO N° 5): AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

1. El 24 de octubre de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Consorcio Vial del Sur S.A. (COVISUR) -integrado por las empresas Hidalgo e Hidalgo, Construcción y Administración y Concesionaria del Norte CONORTE- suscribieron el Contrato de Concesión de las obras y el mantenimiento del Tramo N° 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, conformado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). Ambos conceptos 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, 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 que una consecuencia es que el Océano Pacífico 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 N° 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. (Ver gráfico N° 1)

Gráfico N° 1
MAPA DEL CORREDOR VIAL DE LA INTEROCEÁNICO SUR (TRAMO N° 5)



Fuente: Plan de Negocios - COMISUR 2008

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 N° 1
ESTADO DE INFRAESTRUCTURA VIAL POR SUBTRAMO, INTEROCEANICA N° 5

Subtramo	Sectores	Ruta	Longitud (Km)	Departamento	Estado al inicio de la Concesión
Matarani - Juliaca	Matarani - Emplame Panamerica	30	57,96	Arequipa	Asfalto en buen estado
	Emplame Panamerica - Arequipa	15	14,65	Arequipa	Asfalto en mal estado
	Arequipa - Yura	30	58,78	Arequipa	Asfalto en bueno y regular estado
	Yura - Patahuasi	30	52,91	Arequipa	Asfalto en buen estado
	Patahuasi - Imata	30	52,74	Arequipa	Asfalto en buen estado
	Imata - Santa Lucía	O30	73,18	Arequipa	Asfalto en buen estado
	Santa Lucía - Juliaca	O30	59,02	Arequipa/Puno	Asfalto, obras de arte y drenaje en mal estado
	Ilo - Repartición	34	44,497	Puno	Asfalto en buen estado
	Repartición - Dv Moquegua	O1S	37,92	Moquegua	Asfalto en buen estado
Ilo - Puno - Juliaca	Dv Moquegua - Torata	34	28,174	Moquegua	Asfalto en buen estado
	Torata - Humajalso	32	71,168	Moquegua	Asfalto en buen estado
	Humajalso - Pte. Gallatini	32	56,288	Moquegua	Afirmado
	Pte. Gallatini - Puno	32	96,412	Puno	T58 en regular estado
	Puno - Juliaca	O3S	48,828	Puno	Asfalto, obras de arte y drenaje en mal estado
Juliaca - Azángaro	Juliaca - Calapuja	O3S	24,049	Puno	Asfalto, obras de arte y drenaje en mal estado
	Calapuja - Mataro	D106	18,45	Puno	Asfalto en regular estado
	Mataro - Azángaro	V531	32,08	Puno	Asfalto en buen estado
Total de Longitud			827,106		

Fuente: Contrato de Concesión

I.2 Compromisos de inversión

8. El Concesionario deberá ejecutar obras de construcción, rehabilitación y mantenimiento durante los primeros dos años de la Concesión² (Ver cuadro N° 2). Sin embargo, antes de ese lapso de tiempo, COVISUR está obligado a llevar a cabo las obras referentes a la 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 N° 2 Resumen de Tipo de Obras por longitudes - Interoceánica Tramo N°5 (En km)	
SECTOR	LONGITUD
Construcción	62,49
Humajalso - Pte Gallatini	56,29
Vía Evitamiento Azángaro	6,2
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

9. Entre las Principales Obras que considera la inversión del Proyecto Referencial se encuentran (Ver detalle en el cuadro N° 3):
- Construcción y Rehabilitación de plataformas.
 - Construcción y Mejoramiento de bermas.
 - Construcción, reconstrucción y rehabilitación de sistemas de drenaje.
 - Obras de estabilización y protección del talud superior.
 - Obras de defensa ribereña y estabilización de talud inferior.
 - Construcción y reconstrucción de puentes.
 - Mejoramiento de la señalización y elementos de seguridad vial.
 - Construcción y equipamiento de nuevas unidades de peaje, y construcción definitiva de las unidades existentes; construcción y equipamiento de las estaciones de pesaje.

² De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión se indica un plazo no mayor de 24 meses.

- ix) Oficinas y equipamiento para la seguridad policial requerida.
- x) Implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a Usuarios.

Cuadro N° 3 COMPROMISOS EN LA EJECUCIÓN DE OBRAS - INTEROCEÁNICA TRAMO N° 5					
Sub tramos	Alcances de los principales trabajos	Longitud (KM)	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	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 Kr Recapado de 5 cm. CAC en 27.5 Km Reconformación de bermas	37,92
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. 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
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 longi Preparación y renovación. Superf. En 14.7 Reconformación de bermas	58,78	Torata - Humajalzo	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mantenimiento rutinario Asf. Micropavimentos con polímeros en 56 Kr Reconformación de bermas	71,17
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	Hujalzo - Pte. Gallatini	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Mejoramiento a nivel de asfaltado Reconformación de bermas	56,29
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 Hhrizotal Reconformación de bermas	52,74	Pte. Gallatini - Puno	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Rehabilitación y mejoramiento a nivel de i Reconformación de bermas	96,412
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	Puno - Juliaca	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Rehabilitación total del pavimento. Reconformación de bermas	48,828
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 recaj Reconformación de bermas	59,02	Juliaca - Calapuja	Obras de arte y drenaje Obras de señalización Obras de protección ambiental Rehabilitación total del pavimento. Reconformación de bermas	24,049
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 Kr Reparación de bermas en 12 Km. Rutting y sellos de fisuras Reconformación de bermas	44,497	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 - OSITRAN

10. En el 2010, se incorporaron a los compromisos de inversión de obras, los sectores 11A (Binacional) y el Sector 18 (Evitamiento - Azángaro).

11. 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.
12. 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, referido a eventos extraordinarios suscitados en la vía en Concesión.
13. 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.
14. 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 subtramos se mantenga siempre dentro de los niveles de servicio definidos en el contrato.
15. 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.
16. 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. (Ver cuadro N° 4)

Cuadro N° 4
ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE OBRAS VIALES - INEROCEÁNICA TRAMO N° 5

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

Fuente: Contrato de Concesión

17. 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).
18. 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).
19. Cabe resaltar que, 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. (Ver gráfico N° 2)

Gráfico N° 2
PEAJES ACTUALES Y PROYECTADOS MATARANI - AZÁNGARO - ILO - JULIACA (INTEROCEÁNICA TRAMO N° 5)



20. 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). Sin embargo, la estación de Puno (Tramo Azángaro - Puno - Moquegua – Ilo) sería móvil. (Ver gráfico N° 3)



I.3 Modalidad de la Concesión y esquema de financiamiento

21. 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.
22. El Contrato de Concesión para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación del Tramo N° 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, firmado por el Concedente y el Concesionario, 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.
23. 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, este tipo de esquemas de garantías de ingreso, también se

encuentra en otros contratos de concesión de tipo oneroso, los cuales se activan en casos de reducciones significativas en los niveles de tráfico.

24. 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.
25. 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.³ El segundo aporte garantizado es el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) equivalente a US\$ 13 691 681,00 al año, el cual 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.⁴ 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).
26. Es así que el cofinanciamiento queda definido de acuerdo a la siguiente identidad:

$$\text{Cofin} = \text{PAO} + \text{PAMO} - (\text{RecPeaje} - \text{Prov.EventosCatastróficos})$$

Donde:

Cofin: Cofinanciamiento del Concedente.

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

I.4 Pagos al Estado

27. De acuerdo con el Contrato de Concesión, existen pagos que el Concesionario deberá entregar al Estado, entre los que se encuentran:
 - **Pago por supervisión de obras:** el Concesionario asume los gastos de la supervisión de 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, como aporte por regulación, el equivalente al 1% sobre los ingresos totales, tal como señala la Cláusula 15.11 del Contrato.

³ El retraso en el pago de deuda generará un interés igual a la tasa del costo de la deuda +1%.

⁴ El retraso en el pago del PAMO generará intereses a una tasa igual a la Líbor +2%.

II. HECHOS DE IMPORTANCIA

28. Con fecha 26 de noviembre de 2010, se suscribió la Adenda N° 1 con el objeto de:

- Incluir en el Sector Puente Gallatini, Humajalso el tramo de carretera comprendido entre el km. 99+342 más el km. 115+900 de la Carretera Binacional Ilo-Desaguadero, dentro de los alcances del Contrato de Concesión.
- Incluir la Vía de Evitamiento de Azángaro, obra que fue concluida por el Concesionario que consta de 6+183,5 km. de vía principal y 1+295,5 km. de los ramales (7+479 km.) dentro del sub tramo Matarani -Jualiaca - Azángaro, dentro de los alcances del Contrato de Concesión.
- Modificar las Cláusulas del Contrato 6.26, 6.27 y 6.28 referidas a la Aceptación de las Obras de Construcción, 9.11, referida al Mecanismo de Compensación por Actividades de Mantenimiento Periódico y el Literal (III) del Numeral 1.1 del Anexo IX referido al Mecanismo de Control y Certificación de Avances de Obras.

29. El 24 de junio de 2011, el Concesionario y el Concedente suscribieron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, con el objeto de precisar el quinto párrafo del Numeral 3 del Apéndice 5 del Anexo XIII, referido a la revisión del PAMO, y precisar el cuarto párrafo del Literal A del Apéndice 3 del Anexo XIII, referido al PAMO, así como el Literal b) del Apéndice 4 del Anexo XIII referido a la Cuenta de Mantenimiento Periódico del Contrato de Concesión.

Inversiones

30. A la fecha, con la emisión del CAO N° 8 (de fecha 31 de junio de 2011) se ha llegado al 95,01% de la inversión comprometida.

III. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN

III.1 Beneficios de la Concesión

31. 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 Concesión⁵. Asimismo, reducirá el viaje entre Puno y Moquegua mínimo en cuatro horas.
32. 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 9,9% y 23,4%⁶ del PBI departamental. Por el contrario, en el caso de Puno, el comercio y la actividad agropecuaria lideran la estructura económica regional, pese a la desarticulación de esta última.

⁵ En www.covisur.com.pe

⁶ Síntesis Económica Arequipa- Moquegua , Diciembre 2011, BCRP

III.2 Tráfico vehicular

33. 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 ascendente⁷, mientras que, la empresa CONCAR realizaba el cobro de peaje en ambos sentidos.
34. Desde el 7 de diciembre del 2007, fecha de inicio de la Concesión⁸, 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. Así, COVISUR inició sus operaciones cobrando en dos sentidos, lo cual se ha mantenido hasta la actualidad.
35. Durante el 2011, en el Tramo N° 5 transitaban aproximadamente 5,64 millones de unidades vehiculares, entre vehículos ligeros (54%) y pesados (46%). Cabe resaltar que los 2,61 millones de vehículos pesados representaron 10,44 millones de ejes, lo cual representa el 77,5% del total de los ejes cobrables, lo que denota que por esta vía transitan mayoritariamente vehículos de carga pesada. (Ver cuadro N° 4)
36. La estación de peaje de Uchumayo (Arequipa) fue la que recibió mayor cantidad de unidades vehiculares (1,78 millones) en el 2011, seguido de la estación de Caracoto (1,49 millones) ruta de paso entre Juliaca y Puno. Asimismo, ambas estaciones recibieron la mayor proporción de vehículos ligeros (27,1% y 37,9%, 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. Cabe señalar que, la estación de Uchumayo es la única que recibe casi en igual proporción unidades tanto de vehículos ligeros como de pesados. (Ver cuadro N° 5)

Cuadro N° 5						
TRÁFICO TOTAL POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2011.- INTEROCEÁNICA TRAMO N° 5						
ESTACIÓN DE PEAJE	UNIDADES			EJES		
	Ligero	Pesado	Total	Ligero	Pesado	Total
Uchumayo	822 053	966 894	1 788 947	822 053	3 755 702	4 577 755
Patahuasi	286 683	494 301	780 984	286 683	2 086 165	2 372 848
Caracoto	1 147 476	349 168	1 496 644	1 147 476	1 024 942	2 172 418
Santa Lucia	194 967	351 711	546 678	194 967	1 536 408	1 731 375
Matarani	192 459	278 663	471 122	192 459	1 336 225	1 528 684
Ilo	273 276	87 010	360 286	273 276	345 915	619 191
Pampa Cuellar	111 270	85 893	197 163	111 270	355 936	467 206
TOTAL	3 028 184	2 613 640	5 641 824	3 028 184	10 441 293	13 469 477

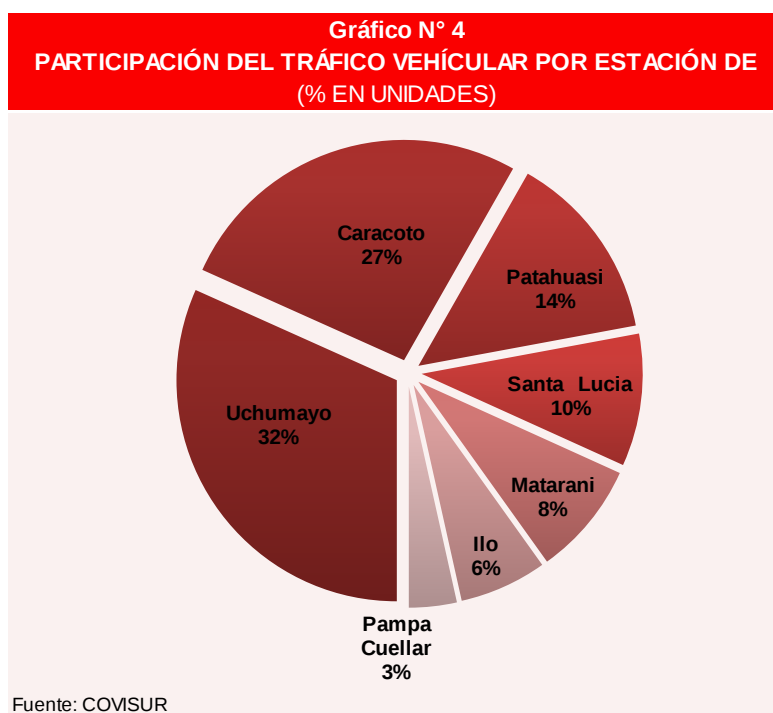
Nota: El tráfico incluye vehículos con tarifas diferenciadas.

Fuente: COVISUR

⁷ 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.

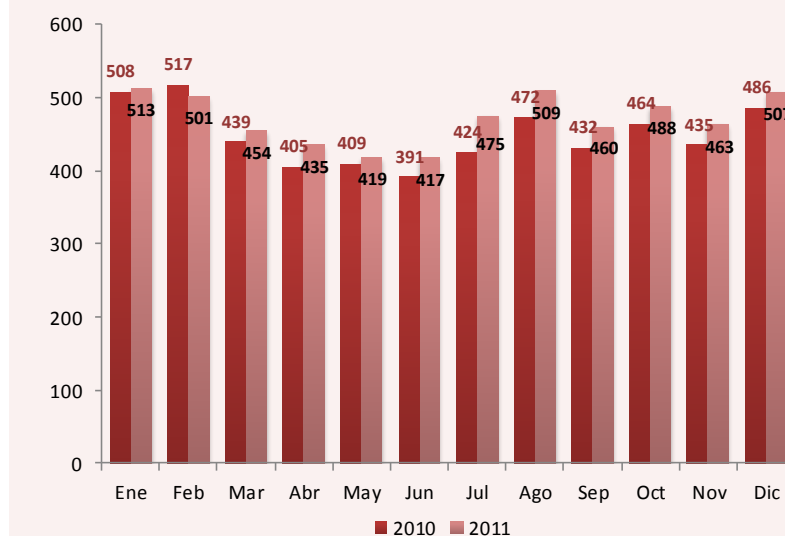
⁸ Fecha en que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones hizo entrega de los tramos viales y las estaciones de peaje y pesaje.

37. En cuanto a las participaciones de cada una de las estaciones de peaje en el tráfico vehicular total (medido en número de unidades) resulta visible que las estaciones de Uchumayo y Caracoto concentraron en conjunto el 59% del número de vehículos que circularon por el Tramo N° 5 durante el año 2011; le sigue en importancia la estación de Patahuasi con un 14%; mientras que las demás estaciones mantuvieron una proporción individual por debajo del 10%. (Ver gráfico N° 4)



38. En cuanto al crecimiento del tráfico con relación al registrado el año anterior, el 2011 reportó un total de 5,64 millones de unidades vehiculares, lo cual significó un incremento de aproximadamente 5% respecto del 2010 (5,38 millones de unidades). Asimismo, se observa una estacionalidad de demanda entre los meses de diciembre y febrero, los cuales muestran mayor flujo vehicular; en el 2010 el número de vehículos fluctuó entre 508 mil y 453 mil en dicho período, y en 2011, estuvo en un rango entre 512 mil y 507 mil vehículos. En particular, el mes de diciembre presentó la mayor tasa de crecimiento tanto en el 2010 como en el 2011 (11,8% y 9,6%, respectivamente). (Ver gráfico N° 5)

Gráfico N° 5
EVOLUCIÓN MENSUAL DEL TRÁFICO VEHICULAR, 2010 - 2011
 (En miles de unidades)



Fuente: COVISUR

39. En cuanto al tráfico por tipo de vehículo, en el 2011 predominaron los vehículos livianos. Dentro de los vehículos pesados, se registró un mayor tránsito de vehículos de 2 ejes y de 6 ejes, con 837 168 y 859 720 unidades, respectivamente; asimismo, los vehículos de 7 y 8 ejes fueron los que registraron menor tránsito durante el año. (Ver cuadro N°6)

Cuadro N° 6
TRÁFICO DE VEHÍCULOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y TIPO DE VEHÍCULO

ESTACIÓN DE PEAJE	LIVIANOS	PESADOS							TOTAL
		2 ejes	3 ejes	4 ejes	5 ejes	6 ejes	7 ejes	8 ejes	
Uchumayo	822 053	323 373	175 943	58 775	114 718	286 208	7 827	50	1 802 169
Caracoto	1 147 476	210 774	60 110	13 751	19 321	45 033	175	4	1 397 752
Patahuasi	286 683	135 370	80 477	27 863	49 055	193 523	7 975	38	683 088
Santa Lucía	194 967	69 452	72 281	21 907	35 850	151 775	435	11	503 269
Matarani	192 459	54 848	18 073	13 016	42 776	143 317	6 600	33	109 696
Ilo	273 276	24 518	17 190	2 743	21 177	21 236	132	14	367 870
Pampa Cuellar	111 270	18 833	15 949	3 873	28 554	18 628	55	1	199 299
TOTAL	3 028 184	837 168	440 023	141 928	311 451	859 720	23 199	151	5 063 143

Fuente: COVISUR

III.2.1 Índice Medio Diario (IMD)

40. El Índice Medio Diario (IMD) o promedio diario de vehículos se mide como el número total de vehículos que transitan durante un periodo dado (igual o menor a un año) dividido entre el número de días de dicho 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.

41. Así, el mes de febrero presenta el mayor IMD mensual de todo el 2011, con un tránsito promedio diario de 17 903 vehículos. El IMD anual fue de 15 457 unidades vehiculares, destacando las estaciones de peaje de Uchumayo y Caracoto, con 4 909 y 4 099 unidades, respectivamente. (Ver cuadro N° 7)

Cuadro N° 7 IMD MENSUAL POR ESTACIÓN DE PEAJES (En unidades)													
ESTACIÓN DE PEAJE	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	IMD 2011
Uchumayo	5 571	6 275	4 579	4 392	4 475	4 541	4 639	4 746	4 741	4 866	4 825	5 263	4 901
Caracoto	3 893	4 020	3 943	4 050	3 417	3 671	4 256	4 857	4 170	4 294	4 179	4 436	4 100
Patahuasi	1 954	1 920	1 900	2 013	1 907	1 970	2 278	2 480	2 234	2 394	2 298	2 305	2 140
Santa Lucía	1 428	1 454	1 403	1 448	1 320	1 257	1 555	1 756	1 547	1 640	1 583	1 573	1 498
Matarani	2 043	2 497	1 278	985	1 104	1 087	1 049	958	1 083	1 085	1 103	1 305	1 291
Ilo	1 172	1 237	1 020	1 027	904	925	952	953	1 009	887	869	911	987
Pampa Cuellar	483	499	536	575	381	447	600	679	564	575	570	568	540
TOTAL	16 544	17 903	14 657	14 490	13 507	13 897	15 330	16 430	15 347	15 741	15 428	16 362	15 457

Fuente: COVISUR

III.2.2 Ingreso Medio Vehicular (IME)

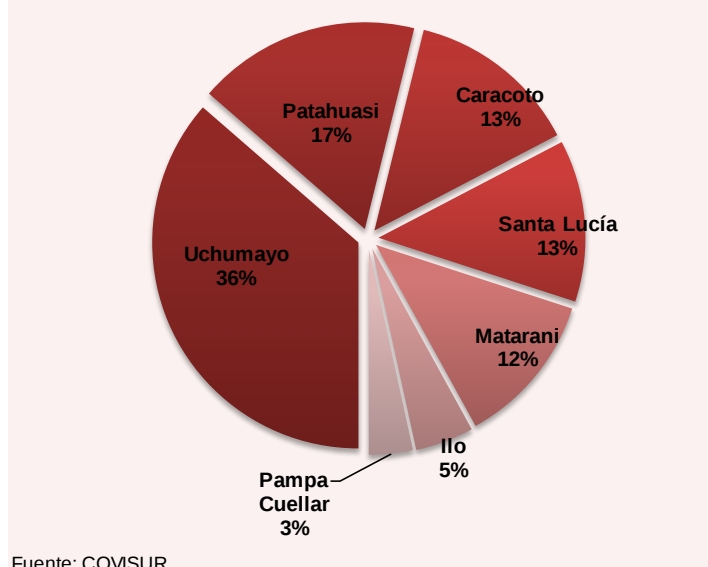
42. El Ingreso Medio Vehicular (IME) se calcula como el cociente del total de ingresos provenientes de la recaudación por peaje (deducido de IGV) sobre el número total de unidades vehiculares. Así, las estaciones que generaron los mayores pagos promedio por vehículo fueron las de Matarani, Santa Lucía y Patahuasi, cuyos IME fueron de S/. 13,36; S/. 12,15 y S/. 11,71, respectivamente. A pesar de ello, Matarani tiene uno de los menores niveles de IMD (además de Ilo y Pampa Cuellar), lo que revelaría el tipo de vehículo (principalmente, de carga) de mayor presencia en ese tramo, sobre todo, considerando la cercanía al Puerto de Matarani. (Ver cuadro N° 8)

Cuadro N° 8 INGRESO MEDIO POR ESTACIÓN (IME) - 2011			
ESTACIÓN DE PEAJE	Ingreso por recaudación de peaje (S/.)	Número de unidades vehiculares	IME (S/.)
Matarani	6 292 306	471 122	13,36
Santa Lucía	6 641 412	546 678	12,15
Patahuasi	9 142 615	780 984	11,71
Uchumayo	19 082 539	1 788 947	10,67
Pampa Cuellar	1 800 869	197 163	9,13
Ilo	2 391 596	360 286	6,64
Caracoto	7 077 007	1 496 644	4,73
TOTAL	52 428 345	5 641 824	9,29

Fuente: COVISUR

43. La estación de peaje que aportó más a la recaudación de la Concesión en el año 2011 fue Uchumayo con S/. 19,08 millones (lo que equivale a 36% del total), seguida de Patahuasi (con S/. 9,14 millones) y Caracoto (con S/. 7,07 millones).

Gráfico N° 6
PARTICIPACIÓN EN LA RECAUDACIÓN SEGÚN PEAJE, 2011



III.3 Avance en la Ejecución de Obras

44. 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).
45. Al término del 2009, se habían emitido tres Certificados de Avance de Obras (CAO), con un grado de avance de 38,26%. En 2010, se alcanzó un 91,86% de avance de obras, y en 2011 se emitió un CAO con fecha 31 de mayo, con el cual se alcanzó un 95,01% de avance acumulado de obra. (Ver cuadro N° 9)

Cuadro N° 9
CERTIFICADOS DE AVANCE DE OBRA - CAOs A DICIEMBRE DE 2011

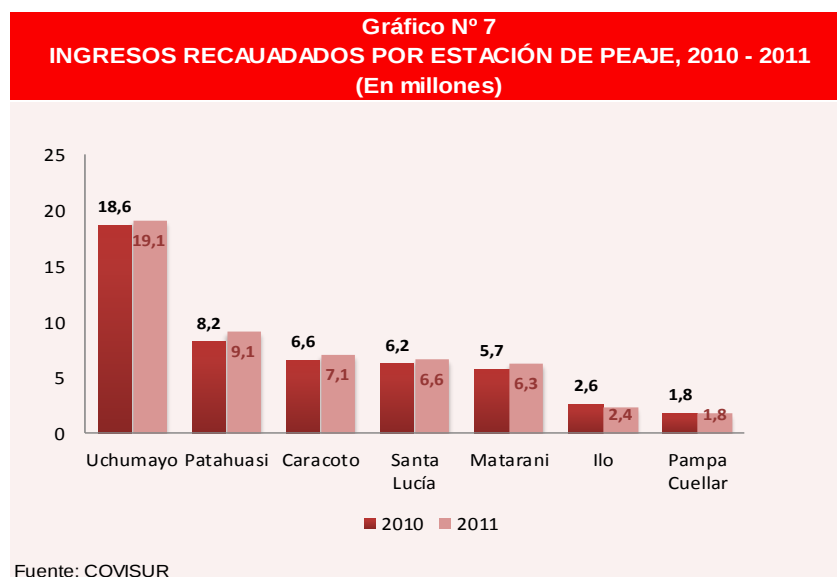
N° de CAO	Fecha de Emisión CAO	Avance de obras reconocido	Avance Acumulado
1	13/07/2009	11,0522	11,0522
2	06/10/2009	12,5399	23,5921
3	28/12/2009	14,6629	38,2550
4	30/03/2010	11,0823	49,3374
5	25/06/2010	10,5290	59,8664
6	22/09/2010	22,9788	82,8452
7	22/09/2010	9,0121	91,8572
8	31/05/2011	3,1553	95,0125

Fuente: Gerencia de Supervisión.

III.4 Resultados Financieros

III.4.1 Ingresos

46. 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.
47. 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 Lucía y Patahuasi se dividió entre dos y se le agregó el cobro del IGV. En tanto para los subtramos de Matarani y Uchumayo se mantuvo la tarifa cobrada por CONCAR.
48. El ingreso por peaje se ha incrementado en 5,5% respecto del 2010, lo cual se encuentra explicado por un aumento de la demanda en el uso de la infraestructura. La estación de peaje cuyos ingresos se incrementaron en mayor proporción fue la de Patahuasi, con un aumento de 12,0%; seguida de la estación de Matarani, que registró un incremento de 10,4%. Sin embargo, los ingresos obtenidos por las estaciones de Ilo y Pampa Cuellar disminuyeron con relación al año anterior en 7,0% y 1,2% respectivamente. (Ver gráfico N° 7)



III.4.2 Estados Financieros

49. El importe del PAMO para el año 2011 ascendió a US\$ 19,079 millones de los cuales la Concesionaria solo ha percibido el pago anual de operación por US\$ 10,087 millones que se presenta como Ingresos PAMO (S/. 28,10 millones) en el estado de ganancias y pérdidas. (Ver cuadro N° 10)
50. En el 2011, se registró una pérdida menor en el Pago Anual por Obras (PAO), la cual se debió en gran medida al menor costo adicional no detallado en el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID), por un valor de S/. 7,4 millones, el cual no es recuperable,

así como el reconocimiento de pérdida en el PAO por S/. 3,4 millones; sin embargo, el Concesionario registró un menor Resultado por realización de los CRPAO's (S/. 14,16 millones). Ello trajo consigo una menor utilidad bruta con respecto al año 2010 (-75,05%). (Ver cuadro N° 10)

51. Los gastos de administración y finanzas disminuyeron en 7,17% y 94,06% respectivamente y los ingresos financieros incrementaron en S/. 101 mil; sin embargo, ello no evitó la disminución en la utilidad neta en 85,23% con respecto al año 2010. (Ver cuadro N° 10)

Cuadro N° 10 ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS, 2011 y 2010, AL 31 DE DICIEMBRE (En miles de S/.)		
Principales cuentas	2011	2010
Ingresos PAMO	28 106	28 946
Resultado por realización de los CRPAO*	14 160	68 449
Resultado PAO	-10 759	-44 236
Costo de operación PAMO	-22 655	-17 684
(Pérdida) Utilidad Bruta	8 852	35 475
Gastos de Administración	-4 737	-5 103
(Pérdida) Utilidad de operación	4 115	30 372
Ingresos financieros	131	30
Gastos financieros	-585	-9 845
Pérdida en cambio, neta	-874	-611
Otros ingresos varios	270	12
Utilidad antes de IR	3 057	19 958
Impuesto a la renta	-980	-5 899
Utilidad neta del año	2 077	14 059

* Los CRPAO son certificados valorados que representan una obligación incondicional e irrevocable de pago por parte del gobierno del Perú, y a la vez acreditan el derecho de la Concesionaria de cobrar el PAO.

Fuente: Estados financieros auditados 2011 de COVSUR

52. Por otro lado, de acuerdo con el Balance General del Concesionario, uno de los mayores cambios producidos en el activo en el año 2011 fue el aumento de 186,6% en otras cuentas por cobrar (parte corriente). Dicha partida estaba conformada hasta el 31 de diciembre de 2011 por los gastos incurridos por servicios de supervisión y pólizas de seguro de todo riesgo relacionado con la construcción de la carretera internacional que se inició a fines de noviembre del 2008, los CRPAOs recibidos y pendientes de negociación, registrados a su valor razonable, así como un importe de S/. 11,53 millones correspondiente a trabajos de obra adicional en bermas no considerado en el Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID), cuyo reembolso será reclamado al Concedente. (Ver cuadro N° 11)
53. Sin embargo, la parte no corriente de la mencionada cuenta disminuyó en 31,1%, la cual estaba conformada por crédito fiscal IGV por aplicar y provisión para mantenimiento periódico. No obstante, el activo total aumentó en 11,2%. (Ver cuadro N° 11)

54. Por el lado de los pasivos, las cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se redujeron en 55,9% y 70,1% respectivamente con relación al año 2010. Dicha disminución fue compensada por la cuentas por pagar a empresas vinculadas, por un monto de S/. 49,26 millones, resultando en un pasivo total de S/. 50,62 millones, lo cual significó un aumento de 23,6% con relación al saldo registrado en el año 2010. (Ver cuadro N° 11).
55. Al 31 de diciembre de 2011 y 2010, el capital de la Concesionaria está representado por 15 844 500 acciones comunes con derecho a voto (Clase “A”) y por 29 425 500 acciones comunes sin derecho a voto (Clase “B”), cuyo valor nominal es de S/. 1,00 por cada acción.

Cuadro N° 11
BALANCE GENERAL, 2011 - 2010, AL 31 DE DICIEMBRE
 (En miles de S/.)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2011	2010		2011	2010
ACTIVO CORRIENTE			PASIVO CORRIENTE		
Efectivo y equivalentes de efectivo	6 752	10 878	Obligaciones financieras a corto plazo	-	28
Cuentas por cobrar comerciales	7 125	7 307	Cuentas por pagar comerciales	115	261
Otras cuentas por cobrar	58 583	20 440	Cuentas por pagar a empresas vinculadas	49 261	35 783
Otros activos por costos de cierre financiero	-	2 472	Otras cuentas por pagar	1 243	4 159
Gastos contraídos por anticipado	54	71			
Total del Activo corriente	72 514	41 168	Total del Pasivo corriente	50 619	40 231
Otras cuentas por cobrar	42 504	61 711	Impuesto a la renta diferido	-	733
Impuesto a la renta diferido	70	-			
Instalaciones, vehículos y equipo, neto	1 801	2 285	Total Pasivo	50 619	40 964
Intangibles	13	6			
			PATRIMONIO NETO		
			Capital	45 270	45 270
			Reserva legal	3 232	1 826
			Resultados acumulados	17 781	17 110
TOTAL ACTIVO	116 902	105 170	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	116 902	105 170

Fuente: Estados financieros auditados 2011 de COVISUR

56. Con respecto a los ratios de rentabilidad y gestión de la concesión, se puede observar que han disminuido debido a los menores ingresos con respecto al año 2010 (-40,70%). En tanto, los ratios de liquidez han tenido un comportamiento más errático; la prueba acida disminuyó con respecto al año 2010, mientras que el ratio de liquidez general, si bien incremento, ello se debió al aumento del activo corriente como consecuencia del incremento de “otras cuentas por cobrar” en 186,61%. Asimismo, el ratio de endeudamiento ascendió a 0,76, debido al aumento de los pasivos y el decremento en el patrimonio (-3,23%). (Ver cuadro N° 11).

Cuadro N° 12 RATIOS FINANCIEROS				
RATIO	2008	2009	2010	2011
Liquidez				
Liquidez general	1,82	1,64	1,02	1,43
Prueba ácida*	0,65	0,13	0,45	0,27
Rentabilidad				
Margen neto de utilidad**	0,12	0,46	0,26	0,07
Rentabilidad neta del patrimonio (ROE)	0,12	0,28	0,22	0,03
Rentabilidad de la inversión (ROA)	0,06	0,10	0,13	0,02
Gestión				
Rotación del activo**	0,46	0,22	0,51	0,27
Rotación del patrimonio**	1,01	0,61	0,83	0,48
Solvencia				
Endeudamiento	1,20	1,69	0,64	0,76
(*) Prueba ácida: (Efectivo y equivalente de efectivo + cuentas por cobrar comerciales) / Pasivo corriente				
(**) Para el cálculo de estos ratios se ha empleado los ingresos totales de COVISUR, los cuales incluye ingresos por PAMO, resultado por realización de los CRPAO y resultado PAO.				
Fuente: Estados financieros auditados 2011 de COVISUR				

IV. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS DE LA CONCESIÓN

IV.1 Tarifas reguladas

57. 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 en relación con la tarifa se circunscribe a la supervisión del cumplimiento de la tarifa tope establecida contractualmente más no a una revisión tarifaria⁹.
58. El Contrato de Concesión prevé que el cobro de la tarifa por el uso del Tramo N° 5 será 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 de inicio de la Concesión, se vienen 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.
59. El Concesionario ha cobrado 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 cobra la tarifa que a la fecha cobraba Concar, anterior operador de ese tramo, para el tramo Arequipa-Matarani.
60. Cabe destacar que, 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

⁹ 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).

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).

Cuadro N° 13 TARIFAS, 2011 (En S/.)			
PEAJE	CONCEPTO	RUTA	COVISUR Tarifa normal (ambas vías)
Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía, Patahuasi	Vehículos ligeros	Moquegua-Puno- Juliaca-Arequipa	3,9
	Vehículos pesados (dos ejes)		7,7
	Vehículos pesados (tres ejes)		11,6
	Vehículos pesados (cuatro ejes)		15,4
	Vehículos pesados (cinco ejes)		19,2
	Vehículos pesados (seis ejes)		23,1
	Vehículos pesados (siete ejes)		26,9
	Vehículos pesados (ocho ejes)		30,7
Matarani, Uchumayo	Vehículos ligeros	Matarani- Uchumayo- Patahuasi (Arequipa)	5,0
	Vehículos pesados (por eje)		4,0

Fuente: COVISUR
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

61. 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:

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

Donde:

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)

IV.2 Tarifas diferenciadas

62. 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. 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.
63. Por otro lado, el Concesionario se encuentra en la facultad de cobrar tarifas diferenciadas a los vehículos que crea pertinente. Además de ello, 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.

Cuadro N° 14 TARIFAS DIFERENCIADAS (En S/.)			
ESTACIÓN DE PEAJE	CATEGORÍA	ruta	TARIFA DIFERENCIADA (ambas vías)
ILLPA-CARACOTO	Vehículos ligeros	Puno - Juliaca	1,2
ILLPA-CARACOTO	Vehículos pesados	Puno - Juliaca	3,0
SANTA LUCÍA	Vehículos ligeros	Santa Lucía - alrededores	0,6
Fuente: COVISUR			
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN			

V. APOORTE POR REGULACIÓN

1. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el nuevo Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN del 12 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales a OSITRAN por el concepto de aportes por regulación. El importe por dicho concepto corresponde al 1% del total de la facturación mensual (incluyendo peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios), contenida en el registro de ventas, deduciendo el Impuesto General a las Ventas (IGV).
2. El pago realizado por este concepto durante el año 2011 fue de S/. 1,18 millones, es de decir, 61,1% más que el año anterior.

ANEXO

ANEXO

Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A. CARRETERA: MATARANI-AZÁNGARO-ILO-JULIACA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Incluye los siguientes Subtramos (827,11Km en total): - Matarani-Juliaca (369,24 Km) - Matarani – Empalme Panamericana (57,96 Km) - Empalme Panamericana – Arequipa (14,65 Km) - Arequipa – Yura (58,78 Km) - Yura – Patahuasi (52,91 Km) - Patahuasi – Imata (52,74 Km) - Imata – Santa Lucía (73,18 Km) - Santa Lucía – Juliaca (59,02 Km) - Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km), - Ilo – Repartición (44,50 Km) - Repartición – Dv. Moquegua (37,92 Km) - Dv. Moquegua – Torata (28,17 Km) - Torata – Humajalzo (71,17 Km) - Humajalzo – Puente Gallatini (56,29 Km) - Puente Gallatini – Puno (96,41 Km) - Puno – Juliaca (48,83 Km) - Juliaca – Azángaro (74,58 Km) - Juliaca - Calapuja (24,05 Km) - Calapuja – Mataro (18,45 Km) - Mataro – Azángaro (32,08 Km)	Anexo I, Apéndice I (p. 142)
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007	Contrato de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	Cláusula 4.1 (p. 29) Cláusula 4.3 y 4.4 (p.30)
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Bases del Contrato, Cláusula 7.2 (p. 37)
5	Adendas	Adenda 1: 25 de noviembre de 2010. Adenda 2: 24 de junio de 2011.	Adenda 1. Adenda 2.
6	Capital social mínimo	US\$ 15'000,000 A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	Cláusula 3.3 (p. 26)
7	Garantías a favor del Concedente	<u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras:</u> US \$ 15 millones. <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> US \$ 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO.	Cláusula 11.2.(p. 65) Cláusula 11.3 (p. 66)
8	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	Cláusula 11.1 (p.65)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A. CARRETERA: MATARANI-AZÁNGARO-ILO-JULIACA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
N°	Tema	Contenido	Ref.
9	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 183'371,948.05 (incluido IGV).	Anexo V (p.178)
10	Solución de controversias	• Trato Directo • Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes • Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas.	Cláusula 18.10 Cláusula 18.11 (p. 103-105)
11	Penalidades	Se refieren a: • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • Conservación de otras obras y servicios (Anexo I) • Consideraciones socio-ambientales.	Anexo X (p. 268-270)
12	Causales de caducidad	• Terminación del Contrato • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión Unilateral del Concedente • Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario)	Cláusula 16.1 Cláusula 16.2 Cláusula 16.3 Cláusula 16.4 Cláusula 16.5 Cláusula 16.6 Cláusula 16.9 Cláusula 16.10 (p.92-97)
13	Equilibrio económico - financiero	Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez. El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre: • Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, • Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.	Cláusula 9.12 (p.61) Cláusula 9.13 (p.62)
14	Pólizas de seguros	• De responsabilidad civil • Sobre los bienes en Construcción. • De riesgos laborales • Otras pólizas Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.	Cláusula 12.2 a) (p.67) Cláusula 12.2 b) (p.68) Cláusula 12.2 c) (p.68) Cláusula 12.2 d) (p.68) Cláusula 12.4 (p.69)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A. CARRETERA: MATARANI-AZÁNGARO-ILO-JULIACA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
N°	Tema	Contenido	Ref.
15	Inicio de operaciones	El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que: Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y se encuentre operativo el Fideicomiso. El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas.	Cláusula 8.10 (p. 54) Cláusula 8.11 (p. 54)
16	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p.127-139)
17	Tarifas	A partir de la fecha de inicio de la explotación, se cobrará la tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo. A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará US\$ 1,50 por eje (más impuestos).	Cláusula 9.9 (p. 59)
18	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50% al IPC nacional y en 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 9.9 d) (p.59)
19	PAS	El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.1 (p.56) Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286)
20	PAO	El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración. El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. El PAO asciende a US\$.20' 676, 463.00, durante 20 años.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286-287)
21	PAMO	El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. El PAMO asciende a US\$ 13'691,681.00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 279)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SUR S.A.
CARRETERA: MATARANI-AZÁNGARO-ILO-JULIACA****Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

N°	Tema	Contenido	Ref.
22	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO –(Recaudación de Peaje-Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 288)
23	Retribución al Estado	No existe	