



COVIPERÚ
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

SERVICIOS EFICIENTES
GRATUITOS

SOLO
TELEPASS

EFFECTIVO Y
TELEPASS

**Informe de Desempeño de
la Concesión de la Red
Vial N° 6 (Tramo Puente
Pucusana-Cerro Azul-Ica)**

2010

**Gerencia de
Regulación**



Informe de Desempeño
de la Concesión de la
Red Vial N° 6 (Tramo
Puente Pucusana-Cerro
Azul-Ica)

2010

**Gerencia de
Regulación**

Lima, diciembre de 2011

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
I.1. Compromisos de Inversión	7
I.2. Factor de retribución y pagos a organismos públicos	9
I.3. Adendas firmadas	9
I.4. Regulación tarifaria	10
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2010.....	11
II.1. Tráfico de Vehículos	11
II.1.1 Índice Medio Diario (IMD)	13
II.1.2 Ingreso Medio por Vehículo	14
II.2. Actividades de Construcción y Mantenimiento	15
II.2.1 Ejecución de obras	15
II.2.2 Actividades de mantenimiento	16
II.3. Accidentes y Asistencia Mecánica.....	17
II.4. Resultados Financieros	18
II.4.1 Balance General.....	18
II.4.2 Estado de Ganancias y Pérdidas.....	18
II.4.3 Indicadores Financieros.....	19
III. EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS.....	20
IV. PAGOS AL ESTADO	21

TABLA DE CUADROS

Cuadro N° 1: Red Vial N° 6	6
Cuadro N° 2: Descripción de las principales Obras	8
Cuadro N° 3: Adendas al Contrato de Concesión.....	10
Cuadro N° 4: Tráfico trimestral de vehículos, año 2010 (en unidades)	12
Cuadro N° 5: Tráfico trimestral de vehículos, año 2010 (en ejes)	12
Cuadro N° 6: Tráfico trimestral de vehículos por tipo y estación de peaje	13
Cuadro N° 7: Ingreso Medio por Vehículo, año 2010.....	14
Cuadro N° 8: Avance de Obras a Diciembre de 2010.....	16
Cuadro N° 9: Número de Accidentes Registrados durante la Concesión.....	17
Cuadro N° 10: Balance General COVIPERÚ.....	18
Cuadro N° 11: Estado de Ganancias y Pérdidas – COVIPERÚ.....	19
Cuadro N° 12: Ratios financieros – COVIPERÚ	20
Cuadro N° 13: Tarifas cobradas	20
Cuadro N° 14: Pagos realizados por el Concesionario	21

TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ubicación de Unidades de Peaje	7
Gráfico N° 2: Tráfico de vehículos por tipo y estación de peaje, año 2010	13
Gráfico N° 3: Evolución trimestral del IMD por tipo de vehículo, años 2009 y 2010.....	14
Gráfico N° 4: Nuevo Plan de Obras Contractual.....	15
Gráfico N° 5: Índice de accidentes y asistencia mecánica.....	17

RESUMEN EJECUTIVO

1. *La Concesión de la Red Vial Nº 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVIPERÚ) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino. La inversión estimada asciende a US\$ 192 millones, sin incluir IGV.*
2. *Durante los primeros 4 años de la Concesión, COVIPERÚ pagó una tasa de retribución al Estado, denominado Fondo Vial, equivalente al 1% de sus ingresos mensuales. A partir del quinto año y hasta el término del periodo de Concesión, pagará el 18,61 % de los ingresos del peaje. Asimismo, la empresa deberá destinar el 1% de sus ingresos totales facturados al aporte por regulación durante todo el periodo de Concesión; así como también, pagar como máximo el 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa para cubrir los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras.*
3. *Durante el 2010, circularon por la vía un total de 5,6 millones de vehículos, alcanzando un Índice Medio Diario –IMD- de 15 407 vehículos. El mayor volumen de tráfico se registró en la unidad de peaje de Chilca seguida muy de cerca por la de Jahuay, circulando por dichas estaciones el 36,6% y 35,4% de los vehículos (ligeros y pesados).*
4. *La infraestructura vial concesionada muestra un alto nivel de tráfico en la temporada de verano, principalmente, de vehículos ligeros. Cabe señalar que, el peaje de Chilca posee la mayor participación de vehículos ligeros, con un 46,9% del total de estos, mientras que Jahuay mostró la mayor participación de vehículos pesados, con el 41,5% del total de vehículos de esta clase.*
5. *Con respecto a la ejecución de obras, a diciembre de 2010, el avance total de la etapa preparatoria es de 93,29%, mientras que el de la primera etapa es del 97,87%.*
6. *Durante el año se registraron 241 accidentes, 50 siniestros más que el 2009. En términos de número de accidentes por cada cien mil vehículos, el índice también se incrementó de 3,7 en 2009 a 4,3 en 2010. Asimismo, debido al mayor tránsito de vehículos, el número de asistencias mecánicas se elevó de 2 965 en 2009 a 3 636 en 2010.*
7. *El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 82,3 millones, registrándose un incremento de 9,3% con respecto al año 2009. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 46% del total. Asimismo, el Concesionario obtuvo ingresos equivalentes a S/. 7,1 millones por concepto de construcción de nuevas obras.*
8. *Para el 2010, el importe por concepto de retribución al Estado ascendió a S/. 15,4 millones; mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de Tasa Regulatoria, ascendió a S/. 851 miles.*
9. *El Concesionario mostró un margen operativo de 20,2% y un margen neto de 8,3%, así como una rentabilidad sobre el patrimonio de 6,4% y una rentabilidad sobre los activos de 2,3%. La razón corriente se incrementó de 1,173 en 2009 a 1,784 en 2010; mientras que los pasivos representaron 1,784 veces el nivel de patrimonio.*
10. *Las tarifas aplicadas se mantuvieron en S/. 5,50 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para vehículos pesados, en las estaciones de Jahuay e Ica; y, en S/. 11,00 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para vehículos pesados, en la estación de Chilca.*

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6

I. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, **COVIPERÚ**), conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S.A., y por las empresas ecuatorianas Hidalgo & Hidalgo, y Conorte S.A., al haber ofertado una retribución al Estado del 18,61% del cobro de peaje.
2. El Contrato de Concesión se suscribió el 20 de septiembre de 2005, con un periodo de vigencia de 30 años; no obstante, en el caso que la Segunda Etapa de construcción se inicie entre el año 17 y 19, el plazo podría ampliarse a 32 años. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de 221,7 km. de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 1
Red Vial N° 6**

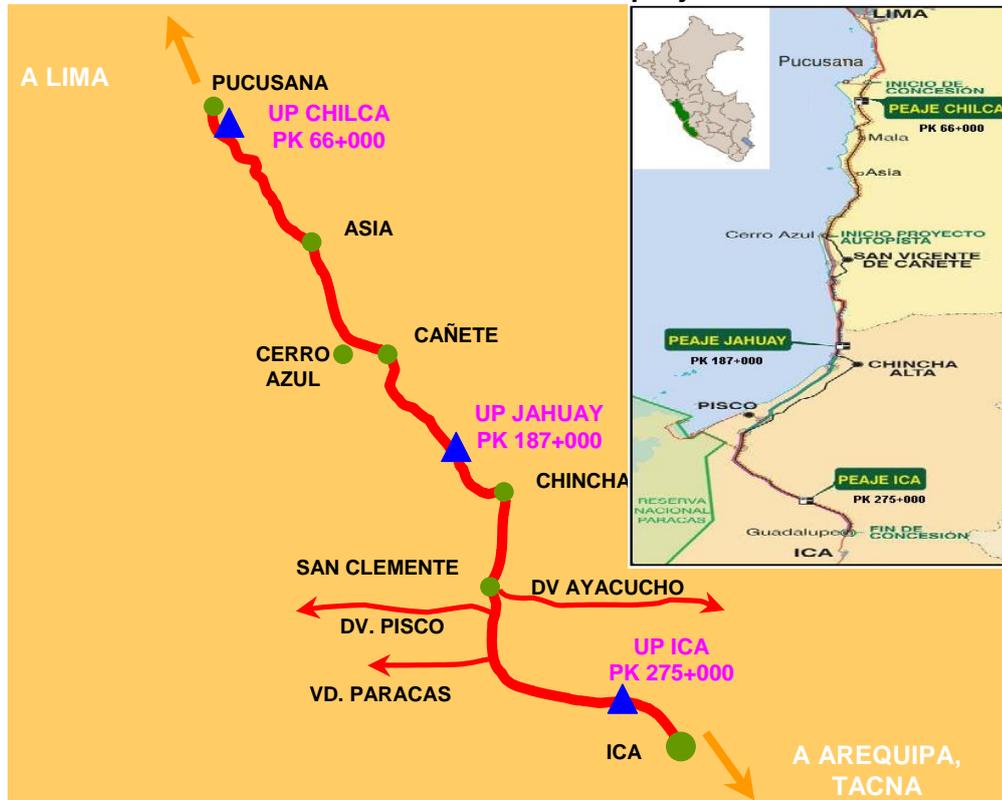
Sub Tramo	Ruta	LOCALIDAD		Longitud (Km)
		Desde	Hasta	
1	R01S	Puente Pucusana	Ingreso Cerro Azul	72,7
2	R01S	Ingreso Cerro Azul	Cerro Calavera	1,6
3	R01S	Cerro Calavera	Pampa Clarita	18,7
4	R01S	Pampa Clarita	Intercambio Chincha Alta	33,1
5	R01S	Intercambio Chincha Alta	Empalme San Andrés	41,1
6	R01S	Empalme San Andrés	Guadalupe	54,5

Fuente: Contrato de Concesión (Cláusula 1.5)
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

¹ El 14 de diciembre del 2005, COVIPERÚ remitió al MTC, con copia al OSITRAN, la solicitud de aprobación del anteproyecto de la reubicación de la estación de peaje de "Lagunas de Chilca" Km. 68+550. Mediante el Informe N° 019-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación emitió opinión favorable respecto a la solicitud del concesionario. Sin embargo, a la fecha no se ha llevado a cabo la reubicación, toda vez que se han presentado problemas para acceder a los terrenos donde se situaría la nueva unidad de peaje.

Gráfico N° 1
Ubicación de unidades de peaje



Fuente: COVIPERÚ.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

I.1. Compromisos de inversión

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

carta fianza de “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” a US\$9 millones de dólares, y deberá escoger una de las siguientes opciones:

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

Cuadro N° 2
Descripción de las principales Obras
(En miles de US\$)

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

Fuente: Contrato de Concesión (Anexo II)
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

I.2. Factor de Retribución y pagos a organismos públicos

9. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución (denominada Fondo Vial) ascendente al:
- 1,00% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,
 - 18,61% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del contrato.
10. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en el sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el Concesionario desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión hasta la fecha de entrega de la “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras”, deberá depositar directamente a un fideicomiso el 18,61% de los ingresos recaudados por concepto de peaje. Este fondo fideicometido tiene como finalidad garantizar que dichos recursos sean destinados a la correcta ejecución de obras de la Concesión.
11. Asimismo, el Concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:
- **Aporte por Regulación**: equivalente al 1% de los ingresos totales facturados por la empresa concesionaria, que incluye los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales, que sean prestados directamente por el Concesionario (artículo 14 de la Ley N° 26917).
 - **Pago por supervisión de obras**: destinado a pagar los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. El monto que debe pagar el Concesionario no podrá ser superior al 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa² y deberá ser depositado por el Concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin. En el 2007, la empresa concesionaria desembolsó US\$ 247,1 miles destinados a la supervisión de las actividades de la etapa preparatoria.

I.3. Adendas firmadas

12. Al cierre de 2010 se han firmado tres adendas al Contrato de Concesión, tal como lo describe el Cuadro N° 4. La Primera Adenda modificó e incluyó las cláusulas 1.5; 6.20; 6.22; 8.14; los numerales 1,6 y 5 del anexo II; y la sección 2 del anexo I. Por su parte, la Segunda Adenda estuvo más avocada a la construcción de las obras de la primera y segunda etapa, para lo cual se modificaron las cláusulas 5.2; 6.1 y los numerales 2 y 3 del anexo II. Finalmente, la Tercera Adenda tuvo por objeto modificar las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión.
13. El 28 de agosto de 2007, COVIPERÚ y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, **MTC**) firmaron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión. Dicha adenda tuvo por objetivo reducir la incidencia de accidentes, para lo cual el Concesionario

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

realizará obras destinadas a salvaguardar la integridad de los usuarios y de terceras personas. La ejecución de dichas obras implicó la modificación de las Cláusulas 1.5, 6.20, 6.22, 8.14, el numeral 6.1 de la Sección 2 del Anexo I, el literal e) del numeral 1 del Anexo II y la numeración del numeral 5 del Anexo II, a fin de poder enmarcarlas dentro de las definiciones de “Obras Nuevas” y “Obras Complementarias”. Asimismo, se incluyó el numeral 6 en el Anexo II.

14. El 8 de abril de 2009, el Concesionario y el Concedente firmaron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, las cuales modificaron las cláusulas 5.2, 6.1 y los numerales 2 y 3.1 del Anexo II. Dicha adenda tuvo por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevó a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. También actualizó plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria, realizando el intercambio entre obras de la primera etapa y del Módulo A de la segunda etapa, adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el concedente. Se buscó, principalmente, que no varíe el monto total de las inversiones en cada una de las etapas mencionadas.
15. El 16 de marzo de 2010, COVIPERÚ y el MTC suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, con la finalidad de

Cuadro N° 3
Adendas al Contrato de Concesión

DOCUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	ACCIÓN	CLÁUSULA	DETALLE
Adenda 1	28/08/2007	Modificación	1.5	Modificación de la definición de Obras Complementarias.
		Modificación	6.20	Modificación de la definición de Obras Nuevas y sus consecuencias.
		Modificación	6.22	Modificación de la definición de Obras Nuevas y sus consecuencias.
		Modificación	8.14	Referente al peaje y la tarifa.
		Modificación	Anexo I - Sección 2	Referente a la conservación de Obras Nuevas.
		Modificación	Anexo II - numeral 1	Referente a la construcción de un puente peatonal, otras obras nuevas y su aprobación.
		Modificación	Anexo II - numeral 5	Referente al tratamiento de bermas.
		Inclusión	Anexo II - numeral 6	Referente a la reubicación de las unidades de peaje.
Adenda 2	08/04/2009	Modificación	Anexo II - numeral 2	Modifica la construcción de las obras de la Primera Etapa.
		Modificación	Anexo II - numeral 3	Modifica la construcción de las obras de la Tercera Etapa.
		Modificación	5.2	Referente a la toma de posesión de bienes (predios).
		Modificación	6.1	Modificación del cronograma de ejecución de obras de la Primera Etapa.
Adenda 3	16/03/2010	Modificación	6.20	<ul style="list-style-type: none"> Se adiciona la posibilidad que se pueda retribuir al Concesionario por Obras Nuevas mediante la compensación de las Obras Contempladas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Se adiciona un procedimiento para la presentación del expediente técnico. Se establece un parámetro para la inversión a realizar por la empresa concesionaria ante la existencia de mutuo acuerdo entre las partes. Se establece una fecha tope para que el Concedente pueda solicitar Obras Nuevas. Se limitan las alternativas de compensación a la empresa concesionaria por las Obras Nuevas ejecutadas.
		Modificación	6.21	A falta de acuerdo entre las partes, se establecen expresamente los requisitos que debe cumplir quien realice las Obras Nuevas, en lo que respecta a condiciones técnicas, establecimiento de cartas fianza y su posible ejecución, así como la responsabilidad de la empresa concesionaria de realizar el mantenimiento a las Obras Nuevas.
		Modificación	6.22	Se estipula expresamente que las actividades de mantenimiento de las Obras Nuevas, sean estas ejecutadas por el Concesionario o por un tercero, serán realizadas por el Concesionario.
		Modificación	16.1	Incorporación de un cuarto supuesto que permita efectuar modificaciones al Contrato de Concesión.

Fuente: Adendas 1, 2 y 3 al Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

I.4. Regulación Tarifaria

16. El Contrato de Concesión establece que, a partir de la toma de posesión del derecho de explotación y hasta la aprobación de la culminación de las obras de la primera

etapa, el peaje ascenderá a S/. 4,62 por eje más IGV y otros aportes de ley que el Estado pueda imponer, dentro de los cuales no se incluyen los aportes por regulación.

17. Una vez que las obras de la primera etapa sean aprobadas, se podrá cobrar una tarifa de US\$ 1,5 al tipo de cambio vigente a la fecha de la aprobación más el importe correspondiente al impuesto general a las ventas y otros aportes de ley. Asimismo, los peajes podrán reajustarse en forma ordinaria cada 12 meses de acuerdo al siguiente mecanismo (Cláusula 8.17):

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

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en soles sin incluir el impuesto general a las ventas ni otros aportes de ley para vehículos livianos –o por eje para vehículos pesados.

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

0: es el mes de finalización de las obras de la primera etapa.

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

TC: es el tipo de cambio definido en la primera cláusula del presente contrato.

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

El Contrato de Concesión señala también que, de producirse una variación en el peaje de más del 10%, COVIPERÚ podrá solicitar a OSITRAN un reajuste extraordinario del mismo, que se calculará incorporando en la primera parte de la fórmula el tipo de cambio del día en que se produzca el reajuste extraordinario.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2010

II.1 Tráfico de Vehículos

18. Durante el año 2010, el número de vehículos que transitó por la Red Vial N° 6 fue de 5,6 millones. De este tráfico, los vehículos ligeros representaron el 48,8%; y, entre los vehículos pesados, los más representativos fueron los de 2, 3 y 6 ejes, los cuales tuvieron una participación, en el tráfico total, de 14,4%, 13,9% y 13,9%, respectivamente. Cabe señalar que, estas participaciones han sido muy similares a las presentadas en el 2009.
19. Asimismo, al igual que en 2009, los periodos con mayor afluencia de tráfico correspondieron al primer y último trimestre del año; principalmente, debido a la temporada de verano.

Cuadro N° 4
Tráfico trimestral de vehículos, año 2010
(En unidades)

Tipo de vehículo	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Total 2010	Participación
Ligeros	876 912	572 508	584 139	708 195	2 741 754	48,8%
2 Ejes	203 364	193 414	195 587	218 898	811 263	14,4%
3 Ejes	192 719	186 350	200 571	204 585	784 225	13,9%
4 Ejes	47 141	43 496	47 742	48 870	187 249	3,3%
5 Ejes	72 208	72 999	77 337	87 143	309 687	5,5%
6 Ejes	173 727	183 456	200 746	221 107	779 036	13,9%
7 Ejes	2 177	2 536	2 786	2 963	10 462	0,2%
TOTAL	1 568 248	1 254 759	1 308 908	1 491 761	5 623 676	100,0%

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

20. En términos de número de ejes, los vehículos ligeros tan solo representaron el 19,9% del tráfico total, dejando el 80,1% restante a los vehículos pesados. Entre estos, los que tuvieron mayor participación fueron los vehículos de 6 ejes, los cuales contribuyeron con el 34,0% del tráfico total de ejes.

Cuadro N° 5
Tráfico trimestral de vehículos, año 2010
(En ejes)

Tipo de vehículo	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Total 2010	Participación
Livianos	876 912	572 508	584 139	708 195	2 741 754	19,9%
2 Ejes	406 728	386 828	391 174	437 796	1 622 526	11,8%
3 Ejes	578 157	559 050	601 713	613 755	2 352 675	17,1%
4 Ejes	188 564	173 984	190 968	195 480	748 996	5,4%
5 Ejes	361 040	364 995	386 685	435 715	1 548 435	11,3%
6 Ejes	1 042 362	1 100 736	1 204 476	1 326 642	4 674 216	34,0%
7 Ejes	15 239	17 752	19 502	20 741	73 234	0,5%
TOTAL	3 469 002	3 175 853	3 378 657	3 738 324	13 761 836	100,0%

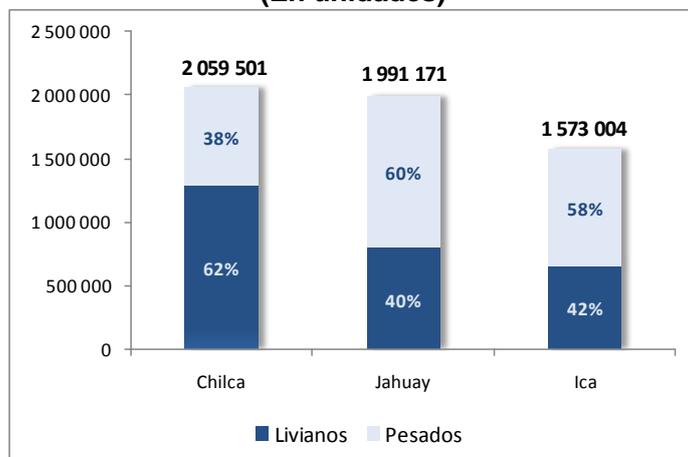
Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

21. Por otro lado, las estaciones de peaje con mayor tránsito de vehículos fueron: Chilca (36,6%) y Jahuay (35,4%).³ Estos resultados se deben, entre otros, a la proximidad a la capital y a la capacidad de producción del valle de Cañete –ubicado entre los peajes de Chilca y Jahuay–, lo cual le permite generar importantes volúmenes de carga.

³ Cabe precisar que, las estadísticas del tráfico de vehículos se calculan en función al número de vehículos que pagan peaje. En ese sentido, la estación de peaje de Chilca, que cobra el peaje en un solo sentido (ida y vuelta), presenta una estadística de tráfico de vehículos subestimado en comparación con el tráfico calculado para las estaciones de Jahuay e Ica.

Gráfico N° 2
Tráfico de vehículos por tipo y estación de peaje, año 2010
(En unidades)



Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

22. En el 2010, el tráfico de vehículos livianos tuvo la mayor participación dentro del tráfico registrado en la estación de peaje de Chilca (62%); mientras que, por las estaciones de Jahuay e Ica la mayor participación la tuvieron los vehículos pesados, siendo estas de 60% y 58%, respectivamente. Cabe señalar que el mayor tráfico de vehículos pesados se registró en la estación de Jahuay, representando el 41,5% del total de vehículos pesados que circularon por la vía concesionada.
23. Asimismo, tal como se observa en el siguiente cuadro, en la estación de peaje de Chilca, el tráfico de vehículos ligeros fue mayor durante el primer y cuarto trimestre. Ello se explica, principalmente, por la afluencia hacia los balnearios del sur en la temporada de verano.

Cuadro N° 6
Tráfico trimestral de vehículos por tipo y estación de peaje

	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Total 2010
Chilca	689 531	418 089	411 264	540 617	2 059 501
Pesados	499 205	234 699	219 170	332 872	1 285 946
Livianos	190 326	183 390	192 094	207 745	773 555
Jahuay	495 808	471 397	497 999	525 967	1 991 171
Pesados	207 793	185 814	195 881	205 190	794 678
Livianos	288 015	285 583	302 118	320 777	1 196 493
Ica	382 909	365 273	399 645	425 177	1 573 004
Pesados	169 914	151 995	169 088	170 133	661 130
Livianos	212 995	213 278	230 557	255 044	911 874

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

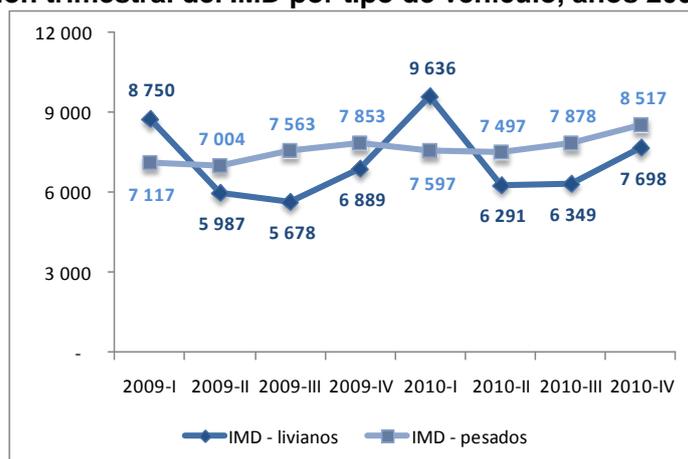
II.1.1. Índice Medio Diario (IMD)

24. El Índice Medio Diario (IMD) vehicular es un indicador del promedio de vehículos que circulan por la carretera en un día⁴. Durante el 2010, el IMD de la Red Vial N° 6 fue de 15 407 vehículos, 8,1% mayor al año anterior.

⁴ El cálculo del IMD promedio anual se hizo aplicando la siguiente fórmula:

25. En el siguiente gráfico se puede observar que, tanto en el año 2009 como en el 2010, el IMD de vehículos livianos fue más pronunciado en el primer trimestre; mientras que el índice de vehículos pesados fue mayor durante el cuarto trimestre. Como se ha señalado, el principal factor del mayor tráfico de vehículos ligeros en el primer trimestre se debe a la movilización hacia los balnearios del Sur de Lima durante la temporada de verano.

Gráfico N° 3
Evolución trimestral del IMD por tipo de vehículo, años 2009 y 2010



Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.1.2. Ingreso Medio por Vehículo

26. El ingreso medio por vehículo se calcula dividiendo el total de ingresos entre el número de vehículos que transitan por la carretera. Durante el 2010, el ingreso medio por vehículo de la Red Vial N° 6 fue de S/. 17,47 y el ingreso medio por vehículo por kilómetro fue de S/. 0,08.

Cuadro N° 7
Ingreso Medio por Vehículo, año 2010
(En S/.)

Estación de Peaje	Longitud (Km.)	Ingreso total	Número de vehículos	Ing. Me. Por Vehículo	Ing. Me. Por Vehic. por Km.
Chilca	72,7	45 128 171	2 059 501	21,91	0,30
Jahuay	94,5	30 069 628	1 991 171	15,10	0,16
Ica	54,5	23 056 385	1 573 004	14,66	0,27
Total	221,7	98 254 184	5 623 676	17,47	0,08

Fuente: Estados Financieros Auditados - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

27. Al calcular el ingreso medio por estación de peaje, vemos que la estación de Chilca presentó el mayor nivel de ingreso medio por vehículo, alcanzando los S/. 21,91; mientras que Jahuay e Ica obtuvieron S/. 15,10 y S/. 14,66, respectivamente. Ello, pese a que la estación de peaje de Chilca cobrar tarifas en un solo sentido, siendo esta de S/ 11,00 por eje, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica cobran tarifas en ambos sentidos, cuyo valor es de S/. 5,50 por eje.

II.2 Actividades de Construcción y Mantenimiento

II.2.1 Ejecución de obras

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

Gráfico N° 4
Nuevo Plan de Obras Contractual



Fuente: Plan Anual 2010 - COVIPERU S.A.
Elaboración: COVIPERU S.A.

29. En la mencionada Adenda, se indica que al 31 de enero de 2010, COVIPERÚ debe culminar con la ejecución de la Autopista comprendida entre las Progresivas 28+000 al 38+000 del Sub Tramo IV. Sin embargo, el Concesionario no pudo culminar la ejecución de dicha obra en la fecha establecida, presentando, al 31 de diciembre de 2010, un avance de 99,72%. Las causales de afectación fueron las siguientes:

- Demora en la entrega del 20% de predios del Sub Tramo III.
- Demora en la entrega del 20% de predios del Sub Tramo IV.
- Interferencias con la fibra óptica de Telmex y Telefónica.
- Interferencias con las obras de ampliación del intercambio vial y paso a desnivel Perú LNG.

30. Las mencionadas causales fueron aceptadas por OSITRAN mediante Informe N° 053-2011-GS-OSITRAN, de fecha 11 de enero de 2011, por lo que mediante Oficio N° 021-

11-GG-OSITRAN, de fecha 20 de enero de 2011, el regulador otorgó al Concesionario la prórroga del plazo de ejecución de las obras de la Primera Etapa correspondientes al Sub Tramo III y Sub Tramo IV por 62 y 90 días, respectivamente.

31. En resumen, hasta diciembre de 2010, las obras mencionadas llevan el porcentaje de avance descrito en el Cuadro N° 8:

Cuadro N° 8
Avance de Obras a Diciembre de 2010
(En US\$)

ETAPA	Inversión Referencial (Costo sin I.G.V.)	Porcentaje de Avance acumulado a Diciembre 2010	Inversión referencial acumulada a Diciembre 2010 (Costo sin I.G.V.)
Etapa Preparatoria	12 354 412,47	93,29%	11 525 002,95
Obras preliminares	956 907,51	100,00%	956 907,51
Puesta a punto 72,7 Km de calzada existente	4 909 012,77	100,00%	4 909 012,77
Puesta a punto calzada existente 94+400 - 148+995	1 843 267,30	100,00%	1 843 267,30
Const. Autopista vía 0+000 - 1+600	1 239 606,45	99,29%	1 230 805,24
Intercambio vial Cerro Azul	2 591 229,07	99,76%	2 585 010,12
Dos unidades de peaje	814 389,37	0,00%	-
Primera Etapa	58 711 889,72	97,87%	57 460 717,12
Puesta a punto del Sub tramo 4	2 415 553,97	100,00%	2 415 553,97
Const. Primera calzada derecha 1+600 - 20+301	14 064 991,93	97,91%	13 771 145,79
Const. Primera calzada tramos intermedios			
Primera calzada de 21+200 a 22+200, 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200	4 191 220,23	99,05%	4 151 569,82
Variante Perú LNG 28+000 a 33+000	2 984 970,35	93,43%	2 788 790,82
Const. Segunda calzada izquierda 1+600 a 38+620			
- 1+600 - 20+301	13 134 257,50	98,10%	12 884 375,29
- 20+301 - 28+000 y 38+000 - 38+620	5 803 437,14	97,19%	5 640 161,42
- 28+000 - 38+000	5 213 653,73	98,63%	5 142 055,97
Const. puente sobre el río Cañete (Pte. derecho)	4 002 868,90	98,66%	3 949 082,32
Const. puente sobre el río Cañete (Pte. izquierdo)	3 952 395,02	98,66%	3 899 286,66
Const. Puente Qda deTopara (Calz. Derecha)	344 246,08	83,35%	286 919,91
Intercambio vial Pampa Clarita	1 684 083,48	96,48%	1 624 726,74
Const. De tres pasos a desnivel			
- Santa Bárbara	306 182,15	100,00%	306 182,15
- Cochahuasi	314 840,91	97,87%	308 143,61
- Herbay Bajo	299 188,34	97,84%	292 722,64

Fuente: Informe mensual de Diciembre 2010 – COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.2.2 Actividades de mantenimiento

32. El Concesionario se encuentra obligado a realizar labores de conservación y mantenimiento de la infraestructura (incluyendo las unidades de peaje), según los parámetros establecidos en el anexo I del Contrato de Concesión.
33. Al respecto, en octubre de 2005, COVIPERÚ suscribió con la empresa Construcción y Administración S.A.C un contrato de mantenimiento de infraestructura vial, a fin de que esta última preste servicios de trabajo de conservación y mantenimiento de la concesión del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica. El plazo de ejecución de los trabajos será igual al plazo del Contrato de Concesión.
34. Durante el 2010, la empresa concesionaria realizó los trabajos de mantenimiento rutinario, tales como: limpieza de calzada y bermas; limpieza de cunetas; limpieza, reconfiguración de taludes y mantenimiento separador central; limpieza y mantenimiento de alcantarillas; conservación de puentes y obras de arte; limpieza, reposición, mantenimiento y ubicación señales horizontales y verticales; limpieza,

reposición y mantenimiento de guardavías; pintado y repintado marcas y señales del pavimento; replantado, arreglo y mantenimiento de áreas verdes; control y manejo de sedimentos; parchado, tratamiento de fisuras, bacheos y sellos de calzada.

II.3 Accidentes y Asistencia Mecánica

35. En 2010 se produjeron 241 accidentes en la Red Vial N° 6; este número fue 26,2% superior al registrado en 2009. Asimismo, durante el 2010 el número de personas atendidas ascendió a 517.

Cuadro N° 9
Número de accidentes registrados durante la Concesión

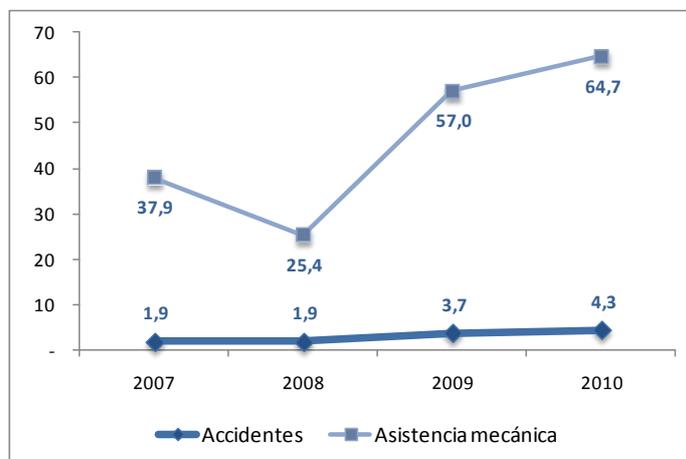
	2007	2008	2009	2010
Número de accidentes	125	146	191	241
Número de personas atendidas	275	299	436	517

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

36. En términos relativos, se observa que el promedio anual de accidentes por cada cien mil vehículos también se ha elevado. Así, en el 2008 por cada cien mil vehículos se registró aproximadamente 1,9 accidentes mientras que en el 2010 dicho índice ascendió a 4,3 accidentes por cada cien mil vehículos desplazados.

Gráfico N° 5
Índice de accidentes y asistencia mecánica



Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

37. De otro lado, como parte de los servicios que presta el Concesionario a los usuarios de la carretera, se encuentra el servicio de auxilio mecánico y remolque. Este servicio es brindado para todo tipo de emergencias mecánicas, ya sean vehículos ligeros o pesados, las 24 horas del día, los 365 días del año. Al respecto, en el Gráfico N° 5 se puede observar que la asistencia mecánica ha sido de 65 atenciones por cada cien mil vehículos durante el 2010.
38. Cabe señalar que la solicitud de asistencia mecánica no necesariamente responde a la ocurrencia de un accidente, sino que puede deberse a fallas técnicas de los mismos vehículos sin necesariamente motivar un siniestro.

II.4 Resultados Financieros

II.4.1 Balance General

39. **Evolución y estructura de sus activos.** Los activos de la Concesionaria ascendieron a S/.316,3 millones en 2010, mayor en 33,7% en comparación con el cierre de 2009, siendo el activo de largo plazo el de mayor proporción (84%). Así, tal incremento fue producto del mayor saldo de activos intangibles. En contraste, la cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo* mostró una disminución de 36,6% respecto del cierre de 2009, debido, principalmente, al vencimiento de los depósitos a plazo.
40. **Evolución y estructura de sus pasivos.** Al 31 de diciembre de 2010, el pasivo total de la Concesionaria ascendió a S/. 200 millones, más del doble de lo registrado al cierre del año anterior (S/. 98,7 millones). Ello se explica por el contrato de crédito a mediano plazo con el Banco de Crédito del Perú - BCP para el financiamiento de las inversiones necesarias para la ejecución de las obras que corresponden a la Primera Etapa, por un importe de US\$ 35 millones, cuyo vencimiento es el 3 de setiembre de 2020.
41. **El patrimonio de la Concesionaria.** Durante el 2010, el patrimonio de la Concesionaria descendió a S/. 116,3 millones; ello debido a la disminución de los resultados acumulados.

Cuadro N° 10
Balance General COVIPERÚ
(En miles de S/.)

ACTIVO	2010	2009	PASIVO Y PATRIMONIO	2010	2009
Activo corriente	49 346	66 918	Pasivo corriente	27 661	57 042
Efectivo y equivalente de efectivo	4 619	7 285	Obligaciones financieras	91	27 585
Saldos con empresas relacionadas	16 537	44 272	Cuentas por pagar comerciales	15 241	12 436
Otras cuentas por cobrar	26 744	14 107	Cuentas por pagar a partes relacionadas	746	1 450
Gastos pagados por anticipado	1 446	1 254	Otras cuentas por pagar	10 503	15 570
			Ingresos diferidos	1 080	1
Activo no corriente	266 963	169 588	Pasivo no corriente	172 336	41 703
Instalaciones, maquinarias y equipo, neto	2 550	3 544	Obligaciones financieras	98 765	54
Intangibles, neto	264 413	166 044	Cuentas por pagar comerciales a empresa relacionada	63 114	29 211
			Otras cuentas por pagar	9 268	9 411
			Pasivo por impuesto a la renta diferido	1 189	3 027
			Patrimonio	116 312	137 761
			Capital social	65 760	65 760
			Reserva legal	4 551	4 551
			Resultados acumulados	46 001	67 450
TOTAL ACTIVO	316 309	236 506	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	316 309	236 506

Fuente: Estados Financieros Auditados 2010 - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.4.2 Estado de Ganancias y Pérdidas

42. En 2010, la recaudación por peajes en las estaciones de Chilca, Jahuay e Ica fue de S/. 82,3 millones. Asimismo, la Concesionaria obtuvo ingresos de S/. 7,5 millones por construcción de nuevas obras, telepeaje y vales prepago, sumando un total de S/: 89,8 millones de ingresos por servicios, monto 16,4% superior al obtenido al año precedente.

43. Los costos de operación representaron el 40,1% de los ingresos por servicios. La mayor parte de los costos (32%) tuvo su origen en el mantenimiento de la red vial, el cual comprende actividades de mantenimiento rutinario, entre otros: limpieza de calzada y bermas, conservación de elementos de puentes, obras de arte (alcantarillas) y repintado.
44. Durante el año 2010, los gastos administrativos bordearon el 33% de los ingresos de la Concesión; la Retribución al Concedente representó el 52% de dichos gastos, mientras que las cargas de personal representaron el 12%. Los gastos financieros se incrementaron producto del mayor pago de intereses por préstamos y cuentas por pagar comerciales. Finalmente, la utilidad neta disminuyó 70,7% respecto del año 2009.

Cuadro N° 11
Estado de Ganancias y Pérdidas COVIPERÚ
(En miles de S/.)

Rubro	2010	2009	Variación
Ingresos de Servicios	89 786	77 160	↑ 16,4%
Peaje Chilca	37 740	34 546	↑ 9,2%
Peaje Jahuay	25 222	23 456	↑ 7,5%
Peaje Ica	19 363	17 293	↑ 12,0%
Construcción de nuevas obras	7 193	-	
Garantía tarifaria	-	1 807	↓ -100,0%
Telepeaje	151	58	↑ 160,3%
Vales prepago	117	-	
Costos del servicio peaje	-36 026	-32 651	↑ 10,3%
Costo de construcción nuevas obras	-7 064	-	
Utilidad Bruta	46 696	44 509	↑ 4,9%
Gastos de administración	-29 653	-21 299	↑ 39,2%
Ganancia por venta de activos	21	51	↓ -58,8%
Otros ingresos, neto	1 087	13 119	↓ -91,7%
Utilidad Operativa	18 151	36 380	↓ -50,1%
Ingresos financieros	6 501	6 536	↓ -0,5%
Gastos financieros	-13 807	-6 537	↑ 111,2%
Utilidad antes de impuesto a la renta	10 845	36 379	↓ -70,2%
Impuesto a la renta	-3 417	-11 021	↓ -69,0%
Utilidad Neta del Período	7 428	25 358	↓ -70,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2010 - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.4.3 Indicadores Financieros

45. **Solvencia de la Concesionaria.** El apalancamiento de la empresa concesionaria (Pasivo total/Patrimonio) mostró un incremento sustancial al pasar de 0,717 en 2009 a 1,719 veces al cierre de 2010.
46. **Indicadores de liquidez aceptables.** La razón corriente se elevó de 1,173 en 2009 a 1,784 en 2010. Ello, debido al pago total de dos créditos contraídos con el BCP para capital de trabajo. Esta mejora indicaría que el Concesionario ha estado en la capacidad de pagar sus obligaciones de corto plazo; sin embargo, cabe señalar que la mayor parte del activo corriente correspondió a cuentas por cobrar, lo cual no es un activo 100% líquido.

47. **Indicadores de rentabilidad.** Tanto el margen operativo como el margen neto se vieron seriamente afectados como resultado de la disminución en el nivel de utilidad. Ello, a su vez, se ha visto reflejado tanto en el ROA como en el ROE, los cuales se redujeron significativamente.

Cuadro N° 12
Ratios Financieros COVIPERÚ

Indicadores	2007	2008	2009	2010
Margen Operativo	0,322	0,315	0,471	0,202
Margen Neto	0,220	0,209	0,329	0,083
Razón Corriente	1,365	1,324	1,173	1,784
Razón de Endeudamiento	0,706	0,560	0,717	1,719
Rendimiento sobre el patrimonio	0,283	0,220	0,184	0,064
Rendimiento sobre el activo	0,166	0,141	0,107	0,023

Fuente: Estados Financieros Auditados - COVIPERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III. EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS

48. Hasta el 12 de mayo del 2006, el Concesionario, a solicitud del Concedente, cobró tarifas diferenciadas –S/. 3,16 y S/. S/4,62 por eje sin incluir IGV, para vehículos pesados formales e informales, respectivamente–, con la finalidad de promover la formalización de los transportistas públicos pesados. Cabe señalar que, a partir de dicha fecha, se está cobrando la misma tarifa a transportistas formales e informales.
49. Desde el 12 de mayo del 2006, fecha en que entró en vigencia el nuevo tarifario de COVIPERÚ, la estación de peaje de Chilca cobra el peaje en un solo sentido; mientras que, las estaciones de peaje de Jahuay e Ica lo hacen en ambos sentidos. Por ello, durante el 2008 la estación de Chilca cobró un peaje de S/ 11,0 por eje, y las correspondientes a Jahuay e Ica cobraron un peaje de S/. 5,50 por eje, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 13
Tarifas máximas cobradas
(Inc. IGV)

Estación de peaje: Chilca*		
Tipo de vehículo	Unidad de cobro	Importe (S/.)
Vehículos ligeros	Por unidad	11,00
Vehículos pesados	Por eje	11,00

Estación de peaje: Jahuay e Ica		
Categoría vehicular	Descripción	Tarifas aplicadas
Vehículos ligeros	Por unidad	5,50
Vehículos pesados	Por eje	5,50

* El cobro se realiza en un solo sentido

Fuente: Tarifario COVIPERÚ 2010

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

50. Es importante precisar que, el 07 de diciembre de 2005, el Concesionario solicitó al MTC la aplicación de la garantía tarifaria, tal y como lo precisa la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión. Esta cláusula establece que si, por disposición de cualquier

entidad pública o por alguna causa de fuerza mayor, se le impidiese al Concesionario cobrar parte (o el íntegro) del peaje, entonces el Concedente estaría obligado a reconocer la diferencia tarifaria que corresponda.

IV. PAGOS AL ESTADO

51. Durante el 2010, el importe por concepto de Retribución al Estado ascendió a S/. 15 387 mil, el cual corresponde al 18.61% de los ingresos por concepto de peaje (porcentaje aplicable desde el 21 de setiembre de 2009 hasta la finalización del Contrato de Concesión).
52. El pago por concepto de aporte por regulación fue de S/. 851 mil durante el 2010, monto 8,0% superior respecto del aporte por regulación del 2009. Ello se debe al aumento de los ingresos de la empresa concesionaria.

Cuadro N° 14
Pagos realizados por el concesionario
(En miles de S/.)

CONCEPTO	2010	2009
Retribución al Concedente	15 387	4 644
Aporte por regulación	851	788

Fuente: Estados Financieros auditados 2010 - COVIPERÚ
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

ANEXO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

CARRETERA: PUENTE PUCUSANA - CERRO AZUL - ICA

Fecha de actualización: 16 de febrero de 2011

Nº	Tema	Contenido	Referencia
1	Infraestructura	Tramo vial Red Vial 6 (221.7 km) <ul style="list-style-type: none"> • Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72.7 km) • Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1.6 km) • Cerro Calavera – Pampa Clarita (18.7 km) • Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33.1 km) • Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41.1 km) • Empalme San Andrés – Guadalupe (54.5 km) 	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005	p. 108
3	Plazo de la Concesión	30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. Si Segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años. (opción de ampliación de plazo)	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	Adenda 1: 28 de agosto de 2007. Adenda 2: 08 de abril de 2009.	Adenda1 Adenda 2
5	Factor de competencia	Retribución al Estado	Cláusula 8.19 (p. 55) y 1.5. (p. 17)
6	Capital mínimo	US\$ 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio US\$5 millones que se completará como mínimo a US\$15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a US\$20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	Cláusula 3.3. (pp. 22 y 23)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIONCONCESIONARIO:
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.**

CARRETERA: PUENTE PUCUSANA - CERRO AZUL - ICA

Fecha de actualización: 16 de febrero de 2011

Nº	Tema	Contenido	Referencia
7	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por US \$ 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. • Por un monto de US\$9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos. <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por US\$ 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes.</p>	Cláusula 9.2. (pp. 61 y 62)
8	Garantías a favor del Concesionario	<p>Garantía de Ingresos por tráfico. Se asegura un ingreso mínimo por peaje de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9.2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. • 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. • 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión. 	Cláusula 9.10. (pp. 69 y 70)
9	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyecto Referencial Inicial: US\$ 192.091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <p><i>Primera etapa: US \$ 58 711 889.83 (monto reestimado), no incl. IGV</i></p> <p><i>Segunda etapa: US \$ 45 456 614.29 (monto reestimado), no incl. IGV</i></p>	Cláusula 1.5. (p. 14) y Anexo II (pp. 171-175) Adenda 2

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIONCONCESIONARIO:
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.**

CARRETERA: PUENTE PUCUSANA - CERRO AZUL - ICA

Fecha de actualización: 16 de febrero de 2011

Nº	Tema	Contenido	Referencia
10	Obras	<p>Actividades Preparatorias: (2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73km), progresiva 94+400 y Guadalupe. • Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica. <p><u>Primera Etapa:</u> (2 años siguientes a la entrega de predios)</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.</i> • <i>Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas).</i> • <i>Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.</i> • <i>Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG.</i> • <i>Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50m. lineales (calzada derecha).</i> <p><u>Segunda Etapa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.</i> • <i>Construcción de la primera calzada desde el km 53+386 al 94+400.</i> • <i>Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237m), quebrada Tambo de Mora (min. 35m), quebrada Topará (min.50 m), para cada calzada.</i> • <i>Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés.</i> 	Anexo II Adenda 2
11	Toma de Posesión de los Bienes	<p><i>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</i></p> <p>a) <i>Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más</i></p>	Cláusula 5.2 Adenda 2

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIONCONCESIONARIO:
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.**

CARRETERA: PUENTE PUCUSANA - CERRO AZUL - ICA

Fecha de actualización: 16 de febrero de 2011

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<p>tardar el 30 de setiembre de 2009.</p> <p>b) Predios del Sub Tramo 4: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009.</p>	
12	Obligaciones del Concesionario	<p>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</p> <p>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</p> <p>a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009.</p> <p>b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009.</p>	Cláusula 6.1 Adenda 2
13	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <p>Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas</p> <p>Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</p>	Cláusula 15.12 (p. 102) Cláusula 15.13 a) y b) (pp. 103-105)
14	Penalizaciones	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0.03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	Cláusula 6.15 (p. 41)
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) • Efectos de la caducidad • Procedimiento para la caducidad de la concesión • Liquidación del contrato • Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato 	Cláusula 14.1.- 14.16 (pp. 87-100)
16	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10% o más en un mismo año. 	Cláusula 8.20. (pp. 57 y 58)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIONCONCESIONARIO:
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.**

CARRETERA: PUENTE PUCUSANA - CERRO AZUL - ICA

Fecha de actualización: 16 de febrero de 2011

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<ul style="list-style-type: none"> • El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. • O el efecto compuesto de las dos anteriores. <p>También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15% o menor al -15%.</p>	
17	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.	Cláusula 9.5. (p. 63)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil contra terceros • De accidentes personales • De riesgos laborales • De siniestros de bienes en construcción • De Obras Civiles Terminadas • De operación • Pólizas 3D • Otras pólizas (voluntario) 	Sección X (pp. 70 -76)
19	Inicio de operaciones	A la toma de posesión del derecho de explotación. Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.	Cláusula 8.8 Cláusula 8.9
20	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).
21	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Peaje inicial de S/. 4.62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. • A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de US\$ 1.5 (más impuestos). 	Cláusulas 8.17 a) - c) (pp.53 y 54)
22	Reajustes de		Cláusula 8.17

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIONCONCESIONARIO:
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.**

CARRETERA: PUENTE PUCUSANA - CERRO AZUL - ICA

Fecha de actualización: 16 de febrero de 2011

Nº	Tema	Contenido	Referencia
	tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU. • En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios. 	d) (pp. 54-55)
23	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> • 1% de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión. • 18.61% de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión. 	Cláusula 8.19