



COVIPERÚ
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

SERVICIOS EFICIENTES
GRATUITOS

COVIPERÚ
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

SOLO
TELEPASS

ELECTIVO Y
TELEPASS

**Informe de Desempeño de
la Concesión de la Red
Vial Nº 6 (Tramo Puente
Pucusana-Cerro Azul-Ica)**

2011

**Gerencia de
Regulación**



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

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	7
I.1. Compromisos de inversión	8
I.2. Factor de retribución y pagos a organismos públicos	10
I.3. Adendas firmadas	10
I.4. Regulación tarifaria	12
II. SERVICIOS PRESTADOS	13
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	14
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	14
V. TARIFAS REGULADAS.....	17
VI. INVERSIONES	18
VI.1. Ejecución de obras	19
VI.2. Actividades de mantenimiento	21
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	21
VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	28
IX. PAGOS AL ESTADO	29
X. ANEXO: Ficha de Contrato de Concesión	31

CUADROS

Cuadro N° 1: Red Vial N° 6	7
Cuadro N° 2: Descripción de las principales obras	9
Cuadro N° 3: Adendas al Contrato de Concesión.....	12
Cuadro N° 4: Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por estación de peaje 2011.....	15
Cuadro N° 5: Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo 2010 - 2011	16
Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico por estación de peaje 2010 – 2011.....	17
Cuadro N° 7: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables 2011	17
Cuadro N° 8: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario a partir del 1 de marzo de 2011	18
Cuadro N° 9: Avance de obras a diciembre de 2011	21
Cuadro N° 10: Estado de ganancias y pérdidas	24
Cuadro N° 11: Balance general	26
Cuadro N° 12: Ratios financieros	27
Cuadro N° 13: Número de accidentes e incidentes registrados durante la concesión	28

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ubicación de unidades de peaje	8
Gráfico N° 2: Evolución del avance físico	14
Gráfico N° 3: Tráfico vehicular.....	15
Gráfico N° 4: Tráfico vehicular por peaje	16
Gráfico N° 5: Inversiones reconocidas por OSITRAN.....	19
Gráfico N° 6: Nuevo plan de obras contractual.....	20
Gráfico N° 7: Evolución de los ingresos de COVIPERÚ por estación de peaje 2009-2011..	22
Gráfico N° 8: Indicadores operativos 2007-2011	28
Gráfico N° 9: Retribución al Estado	29
Gráfico N° 10: Aporte por regulación.....	30

RESUMEN EJECUTIVO

- i. La Concesión de la Red Vial N° 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.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 25% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	US\$ 231,86 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2011	US\$ 86,53 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	4

- ii. 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.
- iii. A la fecha, esta concesión cuenta con 4 adendas suscritas, siendo la última firmada el 15 de junio de 2011 a través de la cual se buscó adelantar el inicio de las obras de Puesta Punto en el tramo Pampa Clarita e intercambio Chincha Alta. Además, se adelanto la construcción de un puente de 35 metros lineales sobre la quebrada de Tambo de Mora y la modificación del cronograma contractual de las obras.
- iv. Los servicios que a la fecha se prestan son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real. Además, COVIPERÚ presta los servicios opcionales: seguro de accidentes, internet en el peaje de Chilca, servicio de información al usuario, TELEPASS y vales de prepago.
- v. Durante el 2011, se culminó con la construcción del total de kilómetros comprometidos para la intervención o construcción, reconociéndose en dicho año los 1,65 km faltantes para completar los 204,9 km establecidos.

- vi. Con respecto al tráfico de vehículos, éste ha registrado un aumento del 9,6% con respecto al 2010, siendo la estación de Chilca la que recibió el 53,5% del total de vehículos, seguida por Jahuay e Ica que acumularon el 25,5% y el 21,0% restante, respectivamente. A su vez, del total de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 53,5% fueron vehículos livianos, siendo su mayor afluencia los meses de la temporada de verano.
- vii. 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.
- viii. Durante el periodo en evaluación, la inversión ejecutada acumulada asciende a US\$ 86,5 millones, lo que representa el 37,3% del total de la inversión comprometida. En el año 2011 se reconoció la inversión de US\$ 4,2 millones. A raíz de esto, se culminó con la construcción de los intercambios vial Cerro Azul y Pampa Clarita, los pasos a desnivel de Cochahuasi y Herbay Bajo, el puente sobre el Río Cañete, entre otros.
- ix. El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 107,2 millones, registrándose un incremento de 9,1% con respecto al año 2010. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 45,7% del total. Asimismo, el Concesionario obtuvo ingresos equivalentes a S/. 1 millón por concepto de construcción de nuevas obras.
- x. El análisis financiero arroja que la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. registra ganancias netas provenientes del aumento de los ingresos percibidos y la reducción de los gastos administrativos. Es así como la Utilidad Neta del año 2011 fue de S/. 6,7 millones. En ese sentido, a través del Balance General, se puede observar que la empresa ha incrementado su valor a través de sus activos intangibles totales, pasando de S/. 301 283 mil el 2010 a S/. 347 893 mil en el 2011, hecho que representa un aumento del 15,5%.
- xi. Con respecto al análisis de ratios, se obtiene que la Concesionaria es una empresa altamente apalancada y que su capacidad de cubrir sus obligaciones en el corto plazo se ha ido deteriorando con el paso de los años. Esto es como consecuencia del adelanto de las obras provenientes de las Adendas N° 3 y 4. Por otro lado, el margen neto, en el 2011, es de 0,07, la rentabilidad sobre el patrimonio es de 0,06 y la rentabilidad sobre los activos de 0,02.
- xii. Por el lado de su desempeño operativo, se observó que en el 2011 se produjeron 252 accidentes, 575 personas atendidas, 4 122 asistencias mecánicas y 924 asistencias médicas, siendo todas éstas ligeramente superiores a lo registrado en el año 2010. En términos de número de accidentes por cada cien mil vehículos, el índice registró una pequeña caída pasando de 3,1 en 2010 a 3,0 en 2011. Lo mismo ocurrió con el índice de asistencia médica, que bajó de 11,1 a 11,0 del 2010 a 2011, por cada cien mil vehículos que transitaban por la concesión. Caso contrario con el índice de asistencia mecánica, el cual aumentó de 45,1 a 48,9 por cada cien mil vehículos; mientras que el índice del número de personas atendidas en los accidentes permaneció inalterado y fue de 6,8.
- xiii. Para el 2010, el importe por concepto de retribución al Estado ascendió a S/. 16,9 millones; mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de Tasa Regulatoria, ascendió a S/. 997,4 mil.

REPORTE DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA DE LA CARRETERA PANAMERICANA SUR: AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

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

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

Fuente. Contrato de Concesión

3. La concesión de la Red Vial N° 6 es de tipo onerosa, 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.



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 de los predios necesarios para su ejecución por parte del Concedente. 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)	OBRA
Preparatoria Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato.	12 354,41	<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto 72,70 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
	41 222,80	<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

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 2011 se han firmado cuatro 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. La Tercera Adenda tuvo por objeto modificar las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión. Finalmente, la Cuarta Adenda tuvo la finalidad de adelantar las obras de la segunda etapa, por lo que se modificaron las cláusulas 6.17, 9.10 y el Anexo II.

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.

13. El 28 de agosto de 2007, COVIPERÚ y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) firmaron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión. Dicha adenda tuvo por objetivo reducir la incidencia de accidentes, para lo cual el Concesionario realizará obras destinadas a salvaguardar la integridad de los usuarios y de terceras personas. La ejecución de dichas obras implicó la modificación de las Cláusulas 1.5, 6.20, 6.22, 8.14, el numeral 6.1 de la Sección 2 del Anexo I, el literal e) del numeral 1 del Anexo II y la numeración del numeral 5 del Anexo II, a fin de poder enmarcarlas dentro de las definiciones de “Obras Nuevas” y “Obras Complementarias”. Asimismo, se incluyó el numeral 6 en el Anexo II.
14. El 8 de abril de 2009, el Concesionario y el Concedente firmaron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, las cuales modificaron las cláusulas 5.2, 6.1 y los numerales 2 y 3.1 del Anexo II. Dicha adenda tuvo por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevó a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. También actualizó plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria, realizando el intercambio entre obras de la primera etapa y del Módulo A de la segunda etapa, adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el concedente. Se buscó, principalmente, que no varíe el monto total de las inversiones en cada una de las etapas mencionadas.
15. El 16 de marzo de 2010, COVIPERÚ y el MTC suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, con la finalidad de autorizar al Concedente la ejecución directa de las nuevas obras determinadas por el Concedente (previa opinión del OSITRAN), siempre y cuando exista mutuo acuerdo de las partes. Para esto, se modificaron las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión, las cuales indicaban anteriormente que la ejecución de las nuevas obras estarían a cargo de la empresa ganadora del procedimiento administrativo de selección convocado por el Concedente. Dicha adenda señala que los costos de la ejecución de las obras nuevas y la elaboración de los estudios correspondientes pueden ser aplicados ya sea i) con cargo a la Retribución y/o ii) mediante compensación de las inversiones originalmente previstas para la reubicación de las unidades de peaje de Jahuary e Ica u otras obras previstas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Finalmente, el cumplimiento de las obras nuevas se garantizarán a través una garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de obras, de carácter solidario, irrevocable, incondicional y de realización automática a solicitud del MTC y equivaldrá al 10% del costo total de la nueva obra.
16. El 15 de junio de 2011, las partes suscribieron la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión con la finalidad de adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Puesta a Punto de la calzada en el tramo Pampa Clarita e Intercambio Chincha Alta, además de la construcción de un puente de 35 metros lineales sobre la quebrada de Tambo de Mora, indicados en el Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras, estipulado en el Anexo II del Contrato de Concesión, por un monto ascendente a US\$ 10 millones. La garantía de fiel cumplimiento de estas obras está incluida en la carta fianza por Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras de Primera Etapa. Finalmente, la adenda incorpora el Régimen económico de adelanto de inversiones, en el cual se establece la evaluación financiera, el procedimiento para el descuento de la Retribución y el Monto de Incidencia Financiera producto del adelanto de. La forma de pago será mensual y del 17,61% de la retribución que se paga a OSITRAN, a excepción del último mes de liquidación.

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	Referente al peaje y la tarifa.
		Modificación	8.14	Referente a la conservación de Obras Nuevas.
		Modificación	Anexo I - Sección 2	Referente a la construcción de un puente peatonal, otras obras nuevas y su aprobación.
		Modificación	Anexo II - numeral 1	Referente al tratamiento de bermas.
		Inclusión	Anexo II - numeral 5	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.
Adenda 4	15/06/2011	Modificación	6.17	Referente a la aceptación de obras y su puestas en servicio una vez terminadas las Obras del sub tramo 4.
		Modificación	9.10	Referente a la garantía de ingresos por tráfico.
		Modificación	Anexo II - numeral 3	Referente al inicio de la construcción de las obras de la Segunda Etapa.
		Incorporación	Anexo IX	Referente al régimen económico del adelanto de inversiones. El adelanto de inversiones acordado en la adenda se llevará a cabo con cargo al 17,61% de los ingresos mensuales por concepto de la retribución al Concedente, excepto el último mes.

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

I.4. Regulación Tarifaria

17. 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.

18. 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).

19. 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. SERVICIOS PRESTADOS

20. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.

21. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:

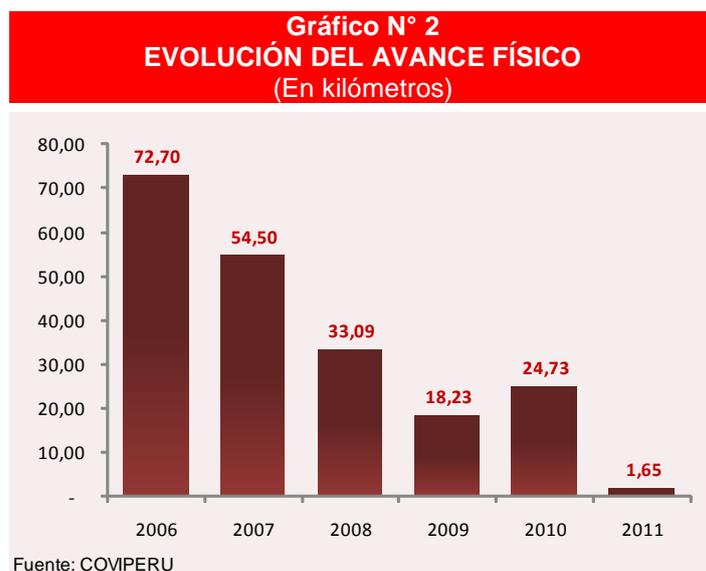
- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
- Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
- Servicio de Auxilio Médico.
- Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa.
- Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
- Servicios Higiénicos en cada Estación de Peaje.

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

- Seguro de Accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
- Servicio Gratuito de Internet para el Usuario en la Estación de Peaje de Chilca
- Servicio de Información al Usuario, mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos
- Servicio TELEPASS³ en el Peaje de Chilca
- Servicio de Vales Prepago⁴

III. HECHOS DE IMPORTANCIA

23. El 15 de junio de 2011, las partes firmaron la adenda 4 al Contrato de Concesión con la finalidad de adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a los literales a) y f) del Módulo de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de obras, incluido en el Anexo II del Contrato de Concesión, que comprende la construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 a 53+386 y la construcción de un puente en la Quebrada Topará, con una longitud mínima de 50 metros lineales para una calzada. Este punto ha sido desarrollado en el numeral 15 del presente informe.
24. Por otro lado, en el 2011 se culminó con la construcción total de los 204,9 kilómetros intervenidos o comprometidos para la construcción, los cuales tuvieron la siguiente evolución:



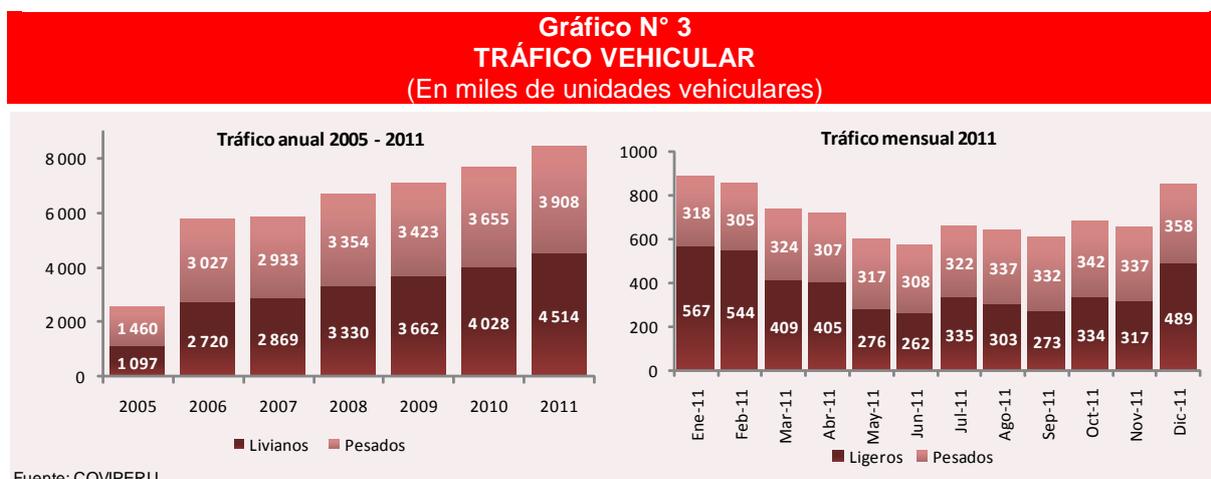
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS

25. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2011 alcanzó las 8,42 millones de unidades, de las cuales el 53,6% fueron vehículos livianos (4,51 millones aproximadamente) y el 46,4% restante fueron vehículos pesados (3,91 millones aproximadamente).

³ En noviembre del 2010, COVIPERU implementó las recargas de TELEPASS vía depósitos bancarios realizados por el cliente y notificados por medio de la página web de COVIPERU, quien luego de verificar la operación procede a recargar la cuenta de TELEPASS. A la fecha, funciona en la Estación de Peaje de Chilca, donde se realiza su venta y recarga.

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

millones aproximadamente). El tráfico vehicular registró un aumento del 9,6% como consecuencia del incremento de la afluencia del 12,1% de vehículos ligeros y 6,9% de vehículos pesados, con respecto a lo experimentado en el 2010.



26. Con respecto al flujo vehicular mensual, los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2011 fueron enero, febrero y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano; mientras que los meses con menor afluencia fueron mayo, junio y setiembre. En el caso de los vehículos pesados, el mayor volumen de tráfico se registró durante el cuarto trimestre del año (octubre, noviembre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.

Cuadro N° 4
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO
Y POR ESTACIÓN DE PEAJE 2011
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	LIVIANO	PESADO	TOTAL
Chilca	2 868 662	1 636 460	4 505 122
Ica	756 541	1 010 777	1 767 318
Jahuay	889 098	1 260 691	2 149 789
TOTAL	4 514 301	3 907 928	8 422 229

Nota: No incluye vehículos exonerados ni con tarifa diferenciada.

Fuente: COVIPERU

27. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje⁵ en el 2011, se puede observar que la estación de Chilca fue quien recibió la mayor cantidad de tráfico (53,5% del total), seguida por la estación de Jahuay (25,5%); mientras que la estación de Ica recibió 1,77 millones de vehículos, representando el 21,0% de la afluencia total de tráfico.

⁵ 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.

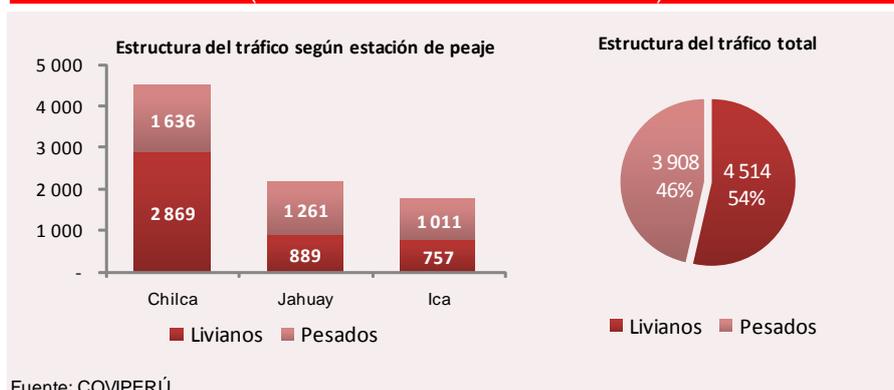
Cuadro N° 5
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO 2010-2011
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2011				2011	2010	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	2 467 118	1 875 319	1 901 922	2 177 870	8 422 229	7 683 177	9,6%
Ligeros	1 519 665	943 075	911 344	1 140 217	4 514 301	4 027 700	12,1%
Pesados	947 453	932 244	990 578	1 037 653	3 907 928	3 655 477	6,9%
Ejes cobrables	5 097 287	4 488 380	4 722 057	5 148 424	19 456 148	17 864 397	8,9%
Ligeros	1 519 665	943 075	911 344	1 140 217	4 514 301	4 027 700	12,1%
Pesados	3 577 622	3 545 305	3 810 713	4 008 207	14 941 847	13 836 697	8,0%

Fuente: COMPERÚ.

28. Con respecto a la variación anual del tráfico, éste registró un aumento del 9,6% de unidades vehiculares y un aumento del 8,9% por ejes cobrables. En el primer caso, se tiene que el 53,6% de las unidades vehiculares fueron vehículos ligeros, cuya tasa de crecimiento anual fue de 12,1%; mientras que el 46,4% restante proviene de las unidades vehiculares pesadas, cuya tasa de crecimiento anual para el 2011 fue de 6,9%. Con respecto a los ejes cobrables, se tiene que los vehículos ligeros registraron un crecimiento del 12,1%; mientras que los vehículos pesados registraron un aumento del 8,0%.
29. Con relación al tráfico vehicular en las estaciones de peaje, se observa que la estación de Chilca se caracteriza por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, representando éstos un 63,7% del total registrado en el año 2011. Situación contraria ocurre en las garitas de Jahuay e Ica, donde predomina el tráfico de vehículos pesados, concentrando cada uno el 58,6% y 57,2% de sus respectivos tráficos.

Gráfico N° 4
TRÁFICO VEHICULAR POR PEAJE
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: COMPERÚ

30. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, la garita de Ica fue la de mayor crecimiento (alrededor del 12,4%), mientras que las estaciones de Chilca y Jahuay registraron crecimientos del 9,4% y 8,0%, respectivamente.
31. Con respecto al crecimiento de los vehículos livianos, se tiene que el mayor crecimiento se presentó en la estación de Ica, alrededor del 14,4%; mientras que el mayor crecimiento de vehículos pesados se registró también en dicha estación, siendo la tasa de crecimiento del 10,8%.

Cuadro N° 6
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR
ESTACIÓN DE PEAJE 2010 -2011
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2010	2011	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos Livianos			
Chilca	2 571 892	2 868 662	11,5%
Ica	661 130	756 541	14,4%
Jahuay	794 678	889 098	11,9%
Vehículos Pesados			
Chilca	1 547 110	1 636 460	5,8%
Ica	911 874	1 010 777	10,8%
Jahuay	1 196 493	1 260 691	5,4%

Fuente: COVIPERÚ

32. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, con lo cual los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (6 534 816). De las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la estación de Chilca es la que presenta mayor tráfico por ejes cobrables, siendo su tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables.

Cuadro N° 7
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE
EJES COBRABLES 2011
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
Unidades Vehiculares	1 131 079	1 053 198	217 740	401 553	1 089 136	15 222	3 907 928
Chilca	567 010	402 944	83 888	149 854	426 258	6 506	1 636 460
Ica	244 901	305 948	57 910	114 207	283 596	4 215	1 010 777
Jahuay	319 168	344 306	75 942	137 492	379 282	4 501	1 260 691
Ejes Cobrables	2 262 158	3 159 594	870 960	2 007 765	6 534 816	106 554	14 941 847
Chilca	1 134 020	1 208 832	335 552	749 270	2 557 548	45 542	6 030 764
Ica	489 802	917 844	231 640	571 035	1 701 576	29 505	3 941 402
Jahuay	638 336	1 032 918	303 768	687 460	2 275 692	31 507	4 969 681

Fuente: COVIPERÚ

V. TARIFAS REGULADAS

33. 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 cobra la misma tarifa a transportistas formales e informales.
34. 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 2011 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° 8
TARIFAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, 2011
 (En Nuevos Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
1. Estación de peaje: Jahuary e Ica			
Vehículos Ligeros	Por unidad	4,62	5,50
Vehículos Pesados	Por eje	4,62	5,50
2. Estación de peaje: Chilca^{1/}			
Vehículos Ligeros	Por unidad	9,24	11,00
Vehículos Pesados	Por eje	9,24	11,00

Nota: el cobro de peaje se realiza en un solo sentido
 Fuente: COVIPERU

35. Cabe señalar que a pesar de la promulgación de la Nueva Ley N° 29666⁶, la cual reduce la tasa del IGV del 17% al 16% y que aunado al Impuesto de Promoción Municipal de 2% da una tasa de 18% que deberá aplicada a toda prestación de servicio o bien en el país, la tarifa no sufrió modificación alguna debido al efecto del redondeo que se obtuvo en el nuevo cálculo.
36. 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.

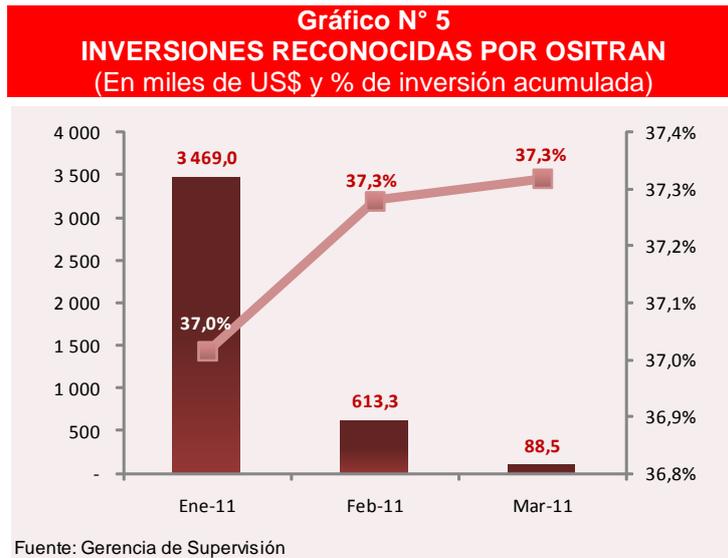
VI. INVERSIONES

37. Al 31 de diciembre de 2011, se observó una inversión ejecutada acumulada ascendente a US\$ 86,5 millones⁷, lo que representa la realización del 37,3% del total de la inversión comprometida. Por otro lado, la inversión ejecutada únicamente en el 2011, que ha sido reconocida por el OSITRAN, bordea los US\$ 4,2 millones⁸, lo que representa el 1,8% del total de la inversión comprometida por el Concesionario y una caída del 84,9% en la ejecución anual con relación a lo registrado en el 2010.
38. Cabe destacar que la reducción mencionada en el punto anterior deviene de la culminación de la ejecución total de los 204,9 kilómetros comprometidos para la construcción y/o intervención de la etapa preparatoria y la etapa I, faltando únicamente en el 2011 un 0,8% de los mismos.

⁶ Ley que restituye la tasa del impuesto establecida por el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

⁷ Incluye IGV.

⁸ *Ibidem*.



VI.1 Ejecución de obras

39. 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.
40. 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 a 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%. Según el Concesionario, 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.



41. 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.
42. En resumen, hasta diciembre de 2011, las obras que corresponden a la Etapa Preparatoria y Primera Etapa, llevan el porcentaje de avance descrito en el siguiente Cuadro:

Cuadro N° 9
AVANCE DE OBRAS A DICIEMBRE DE 2011
(En US\$)

Etapa	Inversión Referencial Total (Costo sin IG V)	Porcentaje de Avance Acumulado a Febrero 2011	Inversión Referencial Acumulada a Febrero 2011 (Costo sin IG V)
Etapa Preparatoria	12 354 412,47	93,41%	11 540 023,10
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+	1 843 267,30	100,00%	1 843 267,30
Const. autopista vía 0+000 - 1+600	1 239 606,45	100,00%	1 239 606,45
Intercambio Vial Cerro Azul	2 591 229,07	100,00%	2 591 229,07
Dos Unidades de Peaje	814 389,37	0,00%	0,00
Primera Etapa	58 711 889,72	99,92%	58 665 475,24
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	99,67%	14 018 577,46
Const. Primera Calzada Tramos Intermedios			
Primera de 21+200 a 22+200, 22+600 a 23+600	4 191 220,23	100,00%	4 191 220,23
Variante Perú LNG 28+000 a 33+000	2 984 970,35	100,00%	2 984 970,35
Const. Segunda Calzada Izquierda 1+600 - 38+620			
- 1+600-20+301	13 134 257,50	100,00%	13 134 257,50
- 20+301-28+000 y 38+000 a 38+620	5 803 437,14	100,00%	5 803 437,14
- 28+000 a 38+000	5 213 653,73	100,00%	5 213 653,73
Const. Puente sobre el Río Cañete (pte. derecho)	4 002 868,90	100,00%	4 002 868,90
Const. Puente sobre el Río Cañete (pte. izquierdo)	3 952 395,02	100,00%	3 952 395,02
Const. Puente Quebrada de Topara (calz. derecha)	344 246,08	100,00%	344 246,08
Intercambio Vial Pampa Clarita	1 684 083,48	100,00%	1 684 083,48
Construcción de Tres Pasos a Densivel			
- Santa Bárbara	306 182,15	100,00%	306 182,15
- Cochahuasi	314 840,91	100,00%	314 840,91
- Herbay Bajo	299 188,34	100,00%	299 188,34

* Corresponde a la inversión realizada en el año 2011.

Fuente: Informe mensual de Diciembre 2011 – COVIPERÚ

VI.2 Actividades de mantenimiento

43. 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.
44. 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.
45. Durante el 2011, la empresa concesionaria realizó los trabajos de mantenimiento rutinario, tales como: limpieza de calzada y bermas; limpieza de cunetas; limpieza, reconfiguración de taludes y mantenimiento separador central; limpieza y mantenimiento de alcantarillas; conservación de puentes y obras de arte; limpieza, reposición, mantenimiento y ubicación señales horizontales y verticales; limpieza, reposición y mantenimiento de guardavías; pintado y repintado marcas y señales del pavimento; replantado, arreglo y mantenimiento de áreas verdes; control y manejo de sedimentos; parchado, tratamiento de fisuras, bacheos y sellos de calzada.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

46. En el 2011 se recaudaron S/. 107,2 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de los ingresos en 9,1% con respecto a lo percibido el año anterior. Las

estaciones de Chilca y Jahuay registraron los mayores niveles de recaudación en el año con S/. 48,9 y S/. 32,4 millones, lo que representan en su conjunto aproximadamente el 75% de los ingresos percibidos por la explotación de la concesión (75,9% del total). En tercer lugar se encuentra la estación de Ica con S/. 25,8 millones de nuevos soles, que representa el 24,1% del total de ingresos.

47. La estación que presentó el mayor crecimiento en recaudación de peaje fue Ica, con una tasa de crecimiento del 12,1% con respecto a lo registrado en el año anterior; mientras que las estaciones de Chilca y Jahuay presentaron crecimientos del 8,5% y 7,8%, respectivamente.



Estado de Ganancias y Pérdidas

48. Con respecto a la evolución del Estado de Pérdidas y Ganancias, se observa que la utilidad bruta ha tenido un incremento del 7,7% producto de dos efectos: el incremento del total de ingresos operativos en 2,0% en el año de análisis y la reducción del 4,1% de los costos incurridos en la prestación de los servicios del concesionario.
49. El aumento de los ingresos mencionados anteriormente se explica por el crecimiento de los ingresos percibidos por el concesionario por concepto de peaje en las estaciones de Chilca (8,8% mayor que el año 2010), Jahuay (8,5%) e Ica (12,3%). Cabe señalar que estos ingresos difieren de lo mostrado en el Gráfico N° 7 debido a que éstos no incluyen IGV.
50. Por otro lado, cabe resaltar que en el 2011 se intensificó la venta de los servicios de TELEPASS (telepeaje) y vales de prepago, los cuales sufrieron incrementos del 76,2% y 48,7%, respectivamente. Caso contrario ocurrió con los ingresos producto de la construcción de obras nuevas⁹, los cuales registraron una caída del 86,3% a raíz de que la mayoría de éstas obras fueron ejecutadas y compensadas en el 2010.

⁹ Los ingresos por construcción de obras nuevas no contractuales son reconocidos según el método de grado de realización según la proporción de los costos del contrato incurridos en el trabajo ya realizado hasta la fecha, en relación con los costos totales estimados para el contrato. La CINIIF 12 Acuerdos de Concesión de Servicios indica que la empresa reconocerá por su importe bruto los ingresos y el margen de beneficio derivados de los servicios de construcción. Las obras que corresponden a este rubro son: los Pasos Peatonales Inferiores de Cerro Azul, El Manso, Santa Cruz, Boca del Río, Playa Hermosa y Arena, todos ubicados en los Sub Tramos 2 y 3 de la Concesión.

51. Con respecto al costo de los servicios, éstos sufrieron una caída del 4,1% a raíz de la reducción del 87,0% de los costos de construcción de nuevas obras.
52. La utilidad operativa presentó un crecimiento del 14,5%, a consecuencia de una utilidad bruta mayor proveniente del mayor nivel de ingresos registrados y de la reducción de un 0,5% de los gastos de administración debido a la menor prestación de servicios de terceros.
53. Con respecto al resultado antes del impuesto a la renta, éste registró un aumento del 51,8% producto del incremento del 187,8% de la diferencia por tipo de cambio que ha sufrido la empresa por sus operaciones en moneda extranjera y por el mejoramiento de los resultados obtenidos en su utilidad operativa, pero se vio impactada negativamente con el mayor pago de gastos financieros provenientes de los intereses de los préstamos adquiridos y de los intereses de las cuentas por pagar comerciales.
54. La utilidad neta resultó tener una reducción del 10,3% con respecto a lo registrado el año 2010, pasando de S/. 7 428 mil a S/. 6 666 mil, esto como consecuencia de un mayor pago del impuesto a la renta (186,6% superior a lo pagado el año anterior).
55. Con respecto a la composición de los resultados financieros, se observa que los ingresos por peajes han tomado mayor preponderancia, pasando de representar el 91,7% del total de los ingresos en el 2010 a 98,4% de éstos en el 2012. Esta recomposición se debe a la reducción de los ingresos de la ejecución de obras nuevas provenientes de la Adenda N° 4. Con respecto a los costos, éstos han reducido su margen pasando a representar el 45,1% de las ventas del año 2012 (el año anterior fue de 48,0%). Finalmente, la ganancia neta del ejercicio pasó de representar el 8,3% de las ventas en el 2010, al 7,3% de las ventas del 2011.

Cuadro N° 10
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS
(En miles de S/.)

	2011	2010	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2011	2010	2011/2010
Ingresos de actividades ordinarias					
Peaje Chilca	41 069	37 740	44,8%	42,0%	8,8%
Peaje Jahuay	27 359	25 222	29,9%	28,1%	8,5%
Peaje Ica	21 743	19 363	23,7%	21,6%	12,3%
Construcción de nuevas obras	989	7 193	1,1%	8,0%	-86,3%
Telepeaje	266	151	0,3%	0,2%	76,2%
Vales prepago	174	117	0,2%	0,1%	48,7%
Total de ingresos de actividades Ordinaria:	91 600	89 786	100,0%	100,0%	2,0%
Costos del Servicio Peaje	-40 399	-36 026	44,1%	40,1%	12,1%
Costo de Construcción Nueva Obras	-916	-7 064	1,0%	7,9%	-87,0%
Total Costos Operativos	-41 315	-43 090	45,1%	48,0%	-4,1%
Ganancia Bruta	50 285	46 696	54,9%	52,0%	7,7%
Gastos de Administración	-29 508	-29 653	-32,2%	-33,0%	-0,5%
Ganancia por Venta de Activos	-	21	0,0%	0,0%	
Otros ingresos	3	1 266	0,0%	1,4%	-99,8%
Otros Gastos	-	-179	0,0%	-0,2%	
Ganancia Operativa	20 780	18 151	22,7%	20,2%	14,5%
Ingresos financieros	71	13	0,1%	0,0%	446,2%
Gastos financieros	-11 909	-9 931	-13,0%	-11,1%	19,9%
Diferencia de Cambio (neto)	7 518	2 612	8,2%	2,9%	187,8%
Otros ingresos (gastos) neto					
Resultado antes de impuesto a las Gananc	16 460	10 845	18,0%	12,1%	51,8%
Gasto por Impuesto a las Ganancias	-9 794	-3 417	-10,7%	-3,8%	186,6%
Ganancia Neta del Ejercicio	6 666	7 428	7,3%	8,3%	-10,3%
Resultado Integral total del Ejercicio	6 666	7 428	7,3%	8,3%	-10,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2011 - COVIPERÚ

Balance General

56. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa ha incrementado el valor de sus activos en 15,5%, pasando de S/. 301 millones en el 2010, a S/. 348 millones en el 2011. La razón principal es el aumento de la cuenta de activos intangibles del activo no corriente, la que tuvo un crecimiento del 16,1%, pasando de S/. 264 millones, en el 2010, a S/. 307 millones, en el 2011. Dicha variación se debió al aumento de los costos de construcción en S/. 65 millones.
57. Con respecto a los activos corrientes, éstos registraron un aumento del 11,3% producto del aumento del efectivo y equivalente de efectivo en 110,9% a raíz de los depósitos a plazo que realizó el Concesionario en una entidad financiera local por un monto de S/. 6.7 millones. Por otro lado, es importante mencionar que las cuentas por cobrar a entidades relacionadas han sufrido una caída del 98,5% en el 2011 como consecuencia de una reducción de los anticipos por la prestación de servicios operativos a ser brindados de acuerdo al contrato, los cuales fueron aplicados con el servicio recibido en el 2011.
58. Analizando el pasivo corriente, se observa que tuvo un crecimiento del 116,1% con respecto a lo registrado en el 2010. Esto se debe como consecuencia de los crecimientos sustanciales en las obligaciones financieras y en las cuentas por pagar comerciales. Con

respecto a la primera, su incremento se explica por el préstamo adquirido con el Banco de Crédito del Perú para adquisición de capital de trabajo que vence en el corto plazo¹⁰. Con respecto a las cuentas por pagar comerciales, corresponde al saldo por pagar a Construcción y Administración S.A. por sus servicios en construcción de carreteras, intercambio vial, defensas ribereñas, instalación de guardavías, mantenimientos rutinarios, mantenimiento de bermas, entre otros.

59. Al observar el pasivo no corriente se encontró que las principales cuentas son: obligaciones financieras a largo plazo y las cuentas por pagar comerciales. La primera registró una reducción del 6,8% producto de la ejecución del cronograma de pagos de la deuda contraída con el Banco de Crédito del Perú; mientras que la segunda registró un aumento del 29,2% como consecuencia de un mayor saldo por pagar a Construcción y Administración S.A. en el largo plazo, cuyas cuentas generan un interés de 9,35% anual.
60. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, se observó que éste obtuvo un aumento del 6,6% a raíz de aumento de los resultados acumulados en un 14,5%, los que sufrieron un aumento por la ganancia neta del ejercicio del 2011 ascendente a S/. 6,7 millones.
61. Con respecto a la composición del Balance General, se observa que esta guarda una relación similar al año anterior. El activo no corriente representa el 88% del total de los activos y en su mayoría está compuesto por activos intangibles correspondientes a los costos de construcción en los que incurre el Concesionario. Por el lado de los activos corrientes, éstos representan el 11% del total de activos y su principal cuenta es otras cuentas por cobrar, que representan en promedio el 7,6% del total de activos en ambos años.
62. El pasivo representa más del 65% del total de los activos, siendo el pasivo no corriente el más relevante con una participación de más de 50% en dichos activos; sin embargo, en el año 2010 ha visto reducida su participación en 5 puntos porcentuales en comparación al 2010, como consecuencia de la ejecución del cronograma de pagos de la deuda de mediano plazo y la reducción de las provisiones devengadas de los mantenimientos periódicos del Sub-tramo I (del puente Pucusana al ingreso de Cerro Azul), Sub-tramo VI (del empalme San Andrés a Guadalupe) y el Sub-tramo IV (de Pampa Clarita a Intercambio Chíncha Alta).
63. Finalmente, el patrimonio neto representa más del 32% de los activos totales y está compuesto por el capital emitido, que asciende a S/. 50,7 millones, las reservas legales, que ascienden a S/. 4,6 millones y los resultados acumulados, que ascienden a S/. 52,7 millones en el 2011. La participación del patrimonio neto ha disminuido 2,6 puntos porcentuales, lo cual debe principalmente a la mayor participación del pasivo.

¹⁰ El 19 de agosto de 2010, COVIPERÚ firmó un contrato de crédito a mediano plazo con el Banco de Crédito del Perú para el financiamiento de inversiones necesarias para la ejecución de las obras que corresponden a la Primera Etapa según se detalla en el Contrato de Concesión, por un importe de US\$ 35 millones, cuyo vencimiento es el 3 de setiembre de 2020.

Cuadro N° 11
BALANCE GENERAL
(En miles de Nuevos Soles)

	Al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2011	2010	2011	2010	2011/2010
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE	38 200	34 320	11,0%	11,4%	11,3%
Efectivo y equivalente de efectivo	9 742	4 619	2,8%	1,5%	110,9%
Cuentas por cobrar a Entidades Relacionadas	23	1 511	0,0%	0,5%	-98,5%
Otras cuentas por cobrar	24 820	24 486	7,1%	8,1%	1,4%
Activos por impuesto a las Ganancias	1 936	2 258	0,6%	0,7%	-14,3%
Gastos pagados por anticipado	1 679	1 446	0,5%	0,5%	16,1%
Existencias				0,0%	
ACTIVO NO CORRIENTE	309 693	266 963	89,0%	88,6%	16,0%
Instalaciones, muebles y equipo (neto)	2 733	2 550	0,8%	0,8%	7,2%
Activos Intangibles (netos)	306 960	264 413	88,2%	87,8%	16,1%
TOTAL ACTIVO	347 893	301 283	100%	100%	15,5%
PASIVO Y PATRIMONIO NETO					
PASIVO CORRIENTE	59 762	27 661	17,2%	9,2%	116,1%
Obligaciones financieras	2 833	91	0,8%	0,0%	3013,2%
Cuentas por pagar comerciales	46 970	15 241	13,5%	5,1%	208,2%
Cuentas por pagar a empresas relacionadas	-	746		0,2%	
Pasivos para beneficio a los empleados	1 126	1 218	0,3%	0,4%	-7,6%
Otras cuentas por pagar	3 035	3 765	0,9%	1,2%	-19,4%
Provisiones	5 798	6 600	1,7%	2,2%	-12,2%
Cuentas por pagar al Estado Peruano				0,0%	#¡DIV/0!
Impuesto a la renta corriente				0,0%	#¡DIV/0!
Cuenta por pagar a Proinversion					
PASIVO NO CORRIENTE	180 179	172 336	51,8%	57,2%	4,6%
Obligaciones financieras a largo plazo	92 092	98 765	26,5%	32,8%	-6,8%
Cuentas por pagar comerciales	81 559	63 114	23,4%	20,9%	29,2%
Pasivos por impuesto a las Ganancias Diferidos	6 449	1 189	1,9%	0,4%	442,4%
Provisiones	79	9 268	0,0%	3,1%	-99,1%
Impuesto a la renta y participación de los trabajadores diferido				0,0%	#¡DIV/0!
Otras Cuentas por pagar				0,0%	#¡DIV/0!
PATRIMONIO NETO	107 952	101 286	31,0%	33,6%	6,6%
Capital emitido	50 734	50 734	14,6%	16,8%	0,0%
Otras reservas de capital - reserva legal	4 551	4 551	1,3%	1,5%	0,0%
Resultados acumulados	52 667	46 001	15,1%	15,3%	14,5%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	347 893	301 283	100%	100%	15,5%

Fuente: COVISOL S.A. Estados Financieros 2011

Indicadores Financieros

64. Al analizar los ratios de rentabilidad observamos que la operatividad de la concesión ha ganado eficiencia en costos de los servicios que brinda, por lo que el indicador de margen bruto de estos tres últimos años ha tenido un mejoramiento con relación a los años anteriores. Caso contrario se observa con los márgenes operativos y netos, los cuales se han visto disminuidos desde el inicio de la concesión, como consecuencia del incremento de los gastos administrativos, el pago de los gastos financieros y el incremento del impuesto a la renta. Con respecto al margen del EBITDA¹¹, se observa que ha ido desarrollando una tendencia negativa por lo que por cada sol ingresado, se genera una menor utilidad operativa. Finalmente, se observa que el ROE¹² y el ROA¹³

¹¹ Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: EBITDA = Resultado Operativo + amortizaciones + depreciaciones. Margen de Ebitda = EVITDA / Ventas.

¹² Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta/Patrimonio Neto.

¹³ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta /Activo Total.

han ido disminuyendo su valor indicando que se genera menores utilidades por cada sol proveniente del patrimonio y de los activos.

Cuadro N° 12 RATIOS FINANCIEROS							
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Ratios de Rentabilidad							
Margen Bruto	0,55	0,52	0,58	0,45	0,42	0,41	0,74
Margen Operativo	0,23	0,20	0,47	0,31	0,32	0,32	0,66
Margen Neto	0,07	0,08	0,33	0,21	0,22	0,21	0,43
Margen EBITDA	0,48	0,31	0,57	0,41	0,40	0,38	0,68
ROE	0,06	0,07	0,27	0,22	0,28	0,34	0,23
ROA	0,02	0,02	0,13	0,14	0,17	0,21	0,13
Ratios de Liquidez							
Liquidez clásica	0,64	1,24	0,42	1,32	1,37	0,91	0,88
Prueba ácida	0,16	0,22	0,15	1,09	1,28	0,89	0,84
Liquidez absoluta	0,16	0,17	0,13	1,06	1,27	0,89	0,81
Capital de Trabajo	-21 562	6 659	-33 130	8 906	11 875	-1 309	-1 564
Rotación K	-4,25	13,48	-2,33	8,15	5,80	-38,53	-7,25
Apalancamiento / endeudamiento							
Apalancamiento	0,79	0,93	0,22	-0,42	-0,76	-0,39	-0,49
Apalancamiento ajustado	0,88	0,98	0,29	0,01	0,02	0,02	0,02
Grado de endeudamiento	0,69	0,66	0,51	0,36	0,41	0,39	0,43
Grado de patrimonio	0,31	0,34	0,49	0,64	0,59	0,61	0,57
Cobertura / Solvencia							
EBITDA / Intereses	3,70	2,80	6,78	4,55	17,69	10,53	18,94

Fuente: Estados Financieros

65. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que el ratio de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta revelan una insuficiencia en la capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee a la fecha. Esto se debe a la caída de la cuenta de Efectivo en los últimos tres años a raíz de la reducción de sus depósitos a plazo y el efectivo mantenido en sus cuentas corrientes. Adicionalmente, este efecto se vio fortalecido por el incremento sustancial del pasivo corriente en estos últimos años, por el adelanto de las obras de las Adendas N° 3 y 4, lo que generaron mayores cuentas por pagar comerciales de corto plazo con la empresa Construcción y Administración S.A. (tal como se mencionó en líneas anteriores). El capital de trabajo ha mostrado tener un comportamiento inconstante a lo largo del tiempo, pasando de resultados negativos a positivos y viceversa a raíz de la ejecución de las deudas de largo plazo.
66. Por otro lado, los ratios de endeudamiento nos indican, a primera vista, que es una empresa que se encuentra altamente apalancada. El ratio de apalancamiento indica que los pasivos equivalen más del doble del patrimonio neto de la empresa en el último año, siendo esta tendencia creciente desde hace tres años. El ratio de apalancamiento ajustado nos dice que las obligaciones financieras de corto y de largo plazo representan más del 80% del patrimonio neto en los últimos dos años. El grado de endeudamiento indica que la empresa ha estado perdiendo autonomía frente a sus obligaciones por terceros, ya que en los últimos dos años, dicho ratio ha superado el 0,6 como consecuencia del préstamo contraído con el Banco de Crédito del Perú en el 2010.
67. Finalmente, el ratio de cobertura indica que la empresa genera suficiente valor operativo para cubrir los intereses de sus obligaciones financieras en el corto plazo y

esto como consecuencia a que la mayor parte de la deuda se encuentra en el mediano plazo.

VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO

68. En 2011 se produjeron 252 accidentes en la Red Vial N° 6; este número fue 4,6% superior al registrado en 2010. Asimismo, durante el 2011 el número de personas atendidas ascendió a 575, 11,2% superior al 2010. Por otro lado, y siguiendo la misma tendencia creciente, la asistencia mecánica y médica aumentó en 19,1% y 8,6%, respectivamente, con respecto al año anterior.

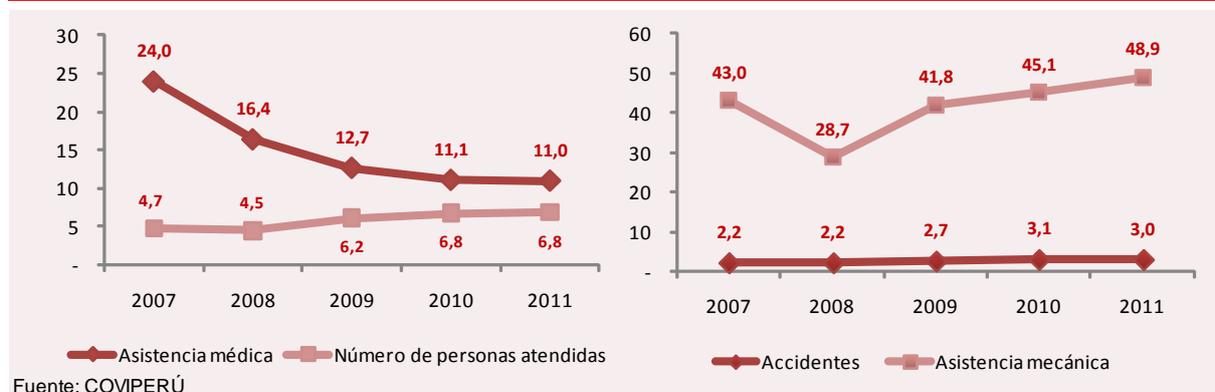
Cuadro N° 13
NÚMERO DE ACCIDENTES E INCIDENTES REGISTRADOS DURANTE LA CONCESIÓN

	2011	2010	2009	2008	2007
Número de Accidentes	252	241	191	146	127
Número de personas ater	575	517	436	299	275
Asistencia mecánica	4122	3462	2965	1917	2494
Asistencia médica	924	851	897	1097	1394

Fuente: COVIPERÚ

69. En términos relativos, se observa que el promedio anual de accidentes por cada cien mil vehículos ha sufrido una ligera caída. Así, en el 2010, por cada cien mil vehículos se registró aproximadamente 3,1 accidentes mientras que en el 2011 dicho índice descendió a 3,0 accidentes por cada cien mil vehículos desplazados.

Gráfico N° 8
INDICADORES OPERATIVOS 2007-2011



70. 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° 9 se puede observar que la asistencia mecánica ha sido de 48,9 atenciones por cada cien mil vehículos durante el 2011, cifra superior a lo registrado en el 2010.

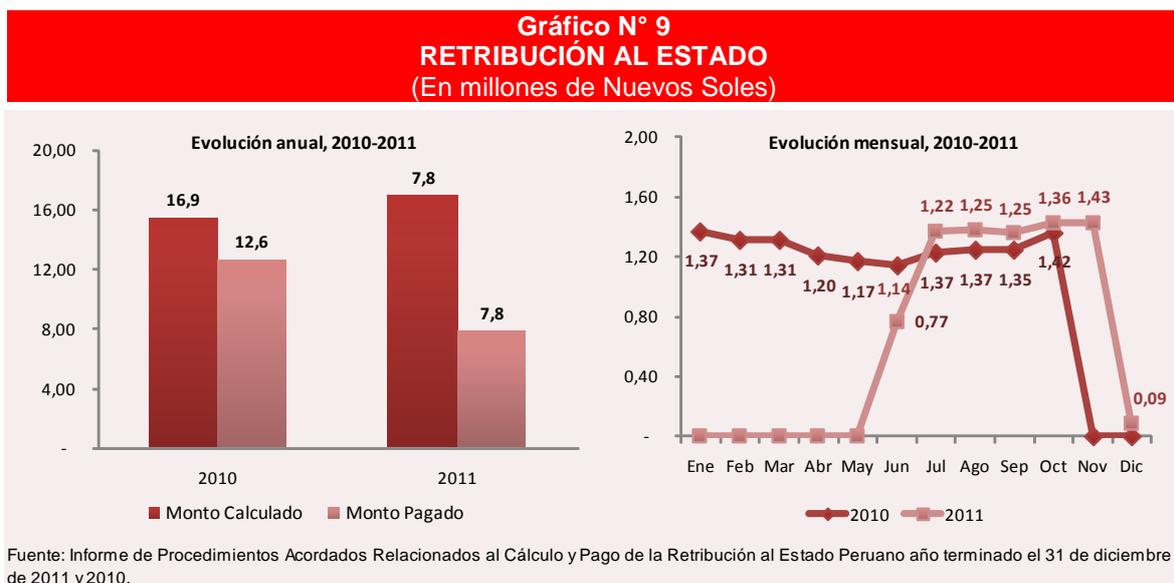
71. Cabe señalar que la solicitud de asistencia mecánica no necesariamente responde a la ocurrencia de un accidente, sino que puede deberse a fallas técnicas de los mismos vehículos sin necesariamente motivar un siniestro.

72. Con respecto a la asistencia médica (servicio de ambulancia), ésta presenta una tendencia ligera a la baja, pasando de atender en el 2010 a 11,1 personas por cada cien mil vehículos que transitaban por la concesión, a 11 personas en el 2011.
73. Finalmente, el índice del número de personas atendidas en los accidentes se ha mantenido estable, obteniéndose en ambos años la cifra de 6,8 personas atendidas por cada cien mil vehículos, aproximadamente.

IX. PAGOS AL ESTADO

Retribución al Estado

74. Durante el 2011, el importe calculado por Pago de la Retribución al Estado Peruano asciende a S/. 16,9 millones que provienen del 18.61% sobre la recaudación de los ingresos por concepto de peaje; pero, el monto efectivamente pagado por concepto de Retribución al Estado ascendió a S/. 7,8 millones, cifra que incorpora los descuentos correspondientes al costo de nuevas obras y al costo de interferencias realizadas en dicho año.
75. De acuerdo a lo acordado en la Adenda N° 3 del Contrato de Concesión (Ver punto 15 del Informe), los costos incurridos en la construcción de las nuevas obras y la elaboración de los estudios correspondientes pueden ser aplicados ya sea: i) con cargo a la Retribución y/o ii) mediante compensación de las inversiones originalmente previstas para la reubicación de las unidades de peaje de Jahuay e Ica u otras obras expuestas en el Anexo II del Contrato de Concesión.
76. En ese sentido, en los meses de enero a mayo y diciembre de 2011, el Concesionario ha aplicado el pago de la retribución a los costos incurridos por la ejecución de las obras nuevas por un monto total ascendente a S/. 8,6 millones.
77. Durante mayo y junio de 2011, COVIPERÚ utilizó el saldo proveniente de interferencias producto de las diversas obras de reubicación de tuberías e interferencias eléctricas, por un monto total de S/. 598 mil¹⁴, por ese motivo, en junio de dicho año sólo se realizó el pago de S/. 766,9 mil, normalizándose los aportes a partir del mes de julio.

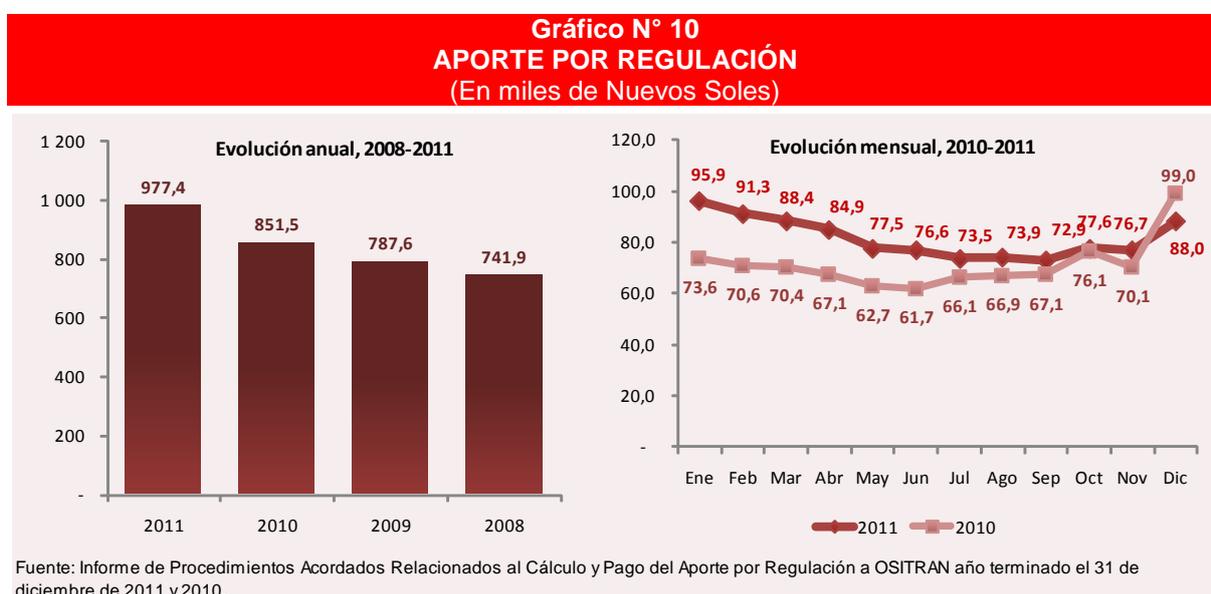


¹⁴ Dichos saldos provienen de los siguientes oficios del MTC: 207, 2186, 277/2010, 962/2010, 1078, 2027 y 534.

78. Con respecto a su evolución, se observa que el monto calculado por Pago de la Retribución al Estado Peruano obtuvo un crecimiento anual del 9,6%, con respecto a lo calculado en el 2010, pero el monto realmente pagado por este concepto ha sufrido una caída del 38,0% a raíz de los descuentos mencionados anteriormente.

Aporte por Regulación

79. El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 977,4 mil durante el 2011, monto 14,8% superior respecto de lo pagado en el 2010. Ello se debe al aumento del tráfico mencionado anteriormente y por el incremento de los ingresos diferidos correspondientes a las ventas de vales prepagos. A su vez, en el presente año se realizaron obras por encargo de Provías Nacional que implicaron una retribución económica neta del S/. 7,1 millones e incrementa la base tributaria para el cálculo del presente aporte.



80. Por otro lado, la evolución mensual muestra que el comportamiento del Aporte por Regulación en el 2011 era similar a lo registrado en el año anterior en su primer semestre. La diferencia mensual promedio del Semestre I-2011 y el Semestre I-2010 fue de S/. 18,1 mil, para luego reducirse a S/. 6,8 durante los meses de julio, agosto y setiembre. Cabe señalar que el mes de diciembre es el único caso en el que el Aporte por Regulación del 2010 supera al del 2011 en S/. 11,0 mil como consecuencia de un mayor ingreso registrado por la facturación emitida a Provías Nacional por los siguientes conceptos:

- Avance de la construcción de obras nuevas a aplicarse a la Retribución, según Oficio N° 1849.2010-MTC/25 (vigente hasta el 2011 donde se facturó un total de S/. 7,127 millones en los meses de enero a junio).
- Reembolso de gastos por los trabajos de Reubicación de canales y compuertas de la Junta de Regantos de Cañete.
- Reembolso de los trabajos realizados de Reubicación de tuberías de agua de EMAPA – Cañete S.A.
- Reembolso por los trabajos realizados de Remoción, traslado y reposición de las instalaciones eléctricas ubicadas en la carretera panamericana Sur km 96.

ANEXO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL- ICA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo vial Red Vial 6 (221.7 km) <ul style="list-style-type: none"> • Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72.7 km) • Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1.6 km) • Cerro Calavera – Pampa Clarita (18.7 km) • Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33.1 km) • Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41.1 km) • Empalme San Andrés – Guadalupe (54.5 km) 	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005	p. 108
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. Si Segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años. (opción de ampliación de plazo)	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 28 de agosto de 2007. • Adenda 2: 8 de abril de 2009. • Adenda 3: 16 de marzo de 2010. • Adenda 4: 15 de junio de 2011. Adelanto de obras correspondientes a los literales a) y f) del Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras.	Adenda1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4
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. (p. 22 y 23)
7	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: <ul style="list-style-type: none"> • Por 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. 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.	Cláusula 9.2. (p. 61 y 62)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL- ICA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Ingresos por tráfico. Se asegura un ingreso mínimo por peaje de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9.2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. • 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. • 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión. 	Cláusula 9.10. (p. 69 y 70)
9	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: 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 (p. 171-175) Adenda 2
10	Obras	<p>Actividades Preparatorias: (2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73km), progresiva 94+400 y Guadalupe. • Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica. <p>Primera Etapa: (2 años siguientes a la entrega de predios)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. • Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). • Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. • Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. • Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50m. lineales (calzada derecha). <p>Segunda Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. • Construcción de la primera calzada desde el km 53+386 al 94+400. • Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en 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. • 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. 	Anexo II Adenda 2

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL- ICA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Toma de Posesión de los Bienes	<p>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</p> <p>a) Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009.</p> <p>b) Predios del Sub Tramo 4: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009.</p>	Cláusula 5.2 <i>Adenda 2</i>
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 <i>Adenda 2</i>
13	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <p>Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</p>	Cláusula 15.12 (p. 102) Cláusula 15.13 a) y b) (p. 103-105)
14	Penalidades	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0.03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	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 (p. 87-100)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL- ICA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10% o más en un mismo año. • El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. • O el efecto compuesto de las dos anteriores. <p>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>	Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)
17	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.	Cláusula 9.5. (p. 63)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil contra terceros • De accidentes personales • De riesgos laborales • De siniestros de bienes en construcción • De Obras Civiles Terminadas • De operación • Pólizas 3D • Otras pólizas (voluntario) 	Sección X (p. 70 -76)
19	Inicio de operaciones	A la toma de posesión del derecho de explotación. Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.	Cláusula 8.8 Cláusula 8.9
20	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).
21	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Peaje inicial de S/. 4.62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. • A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de US\$ 1.5 (más impuestos). 	Cláusulas 8.17 a) - c) (p.53 y 54)
22	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU. • En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios. 	Cláusula 8.17 d) (p. 54-55)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL- ICA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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