

2010

**Evaluación Económica
de la Concesión del Tramo
Trujillo–Sullana
(Autopista del Sol)**

Gerencia de Regulación



Evaluación Económica de la
Concesión del Tramo
Trujillo–Sullana (Autopista
del Sol

2010

**Gerencia de
Regulación**

CONTENIDO

I.	Resumen Ejecutivo	4
II.	Principales características del Contrato de Concesión	6
II.1	Compromisos de inversión	9
II.2	Tarifas reguladas	9
II.3	Factor de retribución y pagos a organismos públicos	10
III.	Desempeño de la Concesión en el 2010	11
III.1	Zona de influencia	11
III.2	Tráfico de vehículos	11
III.3	Evolución de las tarifas reguladas y no reguladas	14
IV.	Avance de Obras 2010	15
V.	Resultados financieros	15
V.1	Resultados del ejercicio y situación patrimonial	15
V.2	Pagos al Estado	17

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1:	Tramos existentes en la concesión (longitudes aproximadas).....	7
Cuadro N°2:	Inversión referencial por tramos (en US\$).....	8
Cuadro N°3:	Principales peajes establecidos en el Contrato de Concesión.....	9
Cuadro N°4:	Principales obras de la Concesión.....	9
Cuadro N°5:	Tarifa establecida en las unidades de peaje	14
Cuadro N°6:	Estado de Pérdidas y Ganancias Autopista del Sol.....	16
Cuadro N°7:	Balance general (al 31 de diciembre del 2010)	17

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N°1:	Tramos Trujillo-Sullana de Autopista del Sol – Mapa 1	4
Gráfico N°2:	Tramos Trujillo – Sullana - Autopista del Sol – Mapa 2	7
Gráfico N°3:	Evolución mensual del tráfico (total de unidades) 2010	12
Gráfico N°4:	Evolución mensual del tráfico (por tipo de vehículo) – 2010.....	12
Gráfico N°5:	Evolución mensual del tráfico (por unidad de peaje) – 2010.....	13
Gráfico N°6:	Evolución del IMAG – 2011-2034 (en miles de US\$).....	14

I. Resumen Ejecutivo

La buena pro de la Concesión se otorgó el 19 de junio de 2009, por un plazo de 25 años, manteniéndose las operaciones de la Primera Calzada de la Autopista, mientras se inicia la ejecución de las obras.

En cuanto al proyecto, vale destacar que, como parte de la red de carreteras transversal a la costa peruana –la Autopista del Norte o Red Vial N°4, la Red Vial N°5 (Ancón-Huacho-Pativilca) y la Red Vial N°6 (Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica)-, la Autopista del Sol es una de las concesiones viales autofinanciadas. Tal como indica el Contrato de Concesión, la inversión referencial alcanza los US\$ 250 millones en obras nuevas.

La importancia en la conectividad de las provincias de la zona Norte del país demanda la construcción de la segunda calzada de la carretera Panamericana Norte entre los tramos Trujillo-Chiclayo y Piura-Sullana, las cuales permitirán mejorar la seguridad hacia el norte del país. La Concesionaria Vial del Sol resultó ganadora después de ofrecer la construcción de 109.96 kilómetros de calzada, así como 11 obras adicionales (las cuales se presentaron debido al empate entre postores).

De acuerdo con cifras relacionadas con el proyecto de la autopista, los beneficios directos de la vía incluyen la reducción de los tiempos de viaje, reducción del riesgo por accidentes de tránsito, reducción de costos de transporte lo cual permite mejores condiciones para la venta de productos agropecuarios y condiciones favorables para la explotación minera.

Gráfico N°1: Tramos Trujillo-Sullana de Autopista del Sol – Mapa 1



Concesionaria Vial del Sol es el consorcio conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo (Ecuador) y Construcción y Administración (CASA) de Perú, el cual se encargará de la construcción de la segunda calzada del tramo Piura-Sullana, completar el Evitamiento Trujillo a dos calzadas (con un Óvalo al fin del Evitamiento, un óvalo intermedio, ampliación del Óvalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche), y del Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, (con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo.)

Como suele suceder en este tipo de proyectos autofinanciados, la inversión será recuperada a través del ingreso percibido por concepto de peaje durante el período de concesión. Con ese fin, previamente a la adjudicación, se estimó que el promedio diario alcanza las 7,539 unidades de vehículo, siendo el promedio diario de vehículos para el año 2010 de 8,658.

II. Principales características del Contrato de Concesión

El 19 de Junio de 2009, el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura Vial, Infraestructura Ferroviaria e Infraestructura Aeroportuaria adjudicó la Buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana al postor Concesionaria Vial del Sol S.A.-COVISOL. Tras el primer empate entre los cinco postores precalificados¹, Vial del Sol y Concesionaria Panamericana ofrecieron el máximo de obras adicionales (11)², por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate.

Posteriormente, se procedió a la suscripción del Contrato de Concesión, el 25 de agosto de 2009, entre el Concesionario Vial del Sol y El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). En dicho documento, se establece que el concesionario se ha comprometido a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de contrato BOT (*Build Operate and Transfer*). Como se sabe, la mencionada modalidad considera la transferencia de las actividades mencionadas en el Contrato de Concesión, más no la propiedad de la infraestructura. Asimismo, en caso el Concesionario estime la necesidad de ampliar el plazo de la Concesión, ésta deberá ser fundamentada ante el Regulador y el Concedente.

En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como muestra el gráfico siguiente, el proyecto vial se extiende paralelamente a la Costa Norte del Perú desde la localidad de Trujillo, donde culmina la Red Vial N°4, hasta Sullana.

¹ Postores precalificados, que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

² Obra de prioridad 1: Diez (10) Puentes Peatonales mas cinco (5) pasos a desnivel

- Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.
- Obra de prioridad 3: Evitamiento Chocope.
- Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.
- Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.
- Obra de prioridad 6: 10 Puentes Peatonales más 5 pasos a desnivel.
- Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.
- Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe-Chepén-San José Moroc - Pacanguilla.
- Obra de prioridad 9: 10 Puentes Peatonales.
- Obra de prioridad 10: 10 Puentes Peatonales.
- Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

**Gráfico N°2: Tramos Trujillo – Sullana
Autopista del Sol - Mapa 2**



De acuerdo con el Contrato de Concesión, la obra incluye tres tramos viales, Trujillo-Chiclayo, Chiclayo-Piura, y Piura-Sullana.

**Cuadro N°1: Tramos existentes en la concesión (longitudes aproximadas)
Autopista del Sol**

RUTA	TRAMO	LONGITUD (Km)
PE-1N	Trujillo-Chiclayo	242.61
PE-1N	Chiclayo-Piura	204.58
PE-1N	Piura-Sullana	27.8
TOTAL		474.99

Fuente: Contrato de concesión. Elaboración: GRE-OSITRAN

El proyecto de la Autopista del Sol consiste en la puesta a punto de la actual Panamericana Norte que une las ciudades de Trujillo y Sullana, a cargo del Concedente, y la construcción de la segunda calzada entre Trujillo – Chiclayo y Piura – Sullana, a cargo del Concesionario. La empresa concesionaria será responsable de los tramos que construya y de los que reciba del Estado, una vez que éstos sean rehabilitados. De acuerdo con el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), la inversión referencial para cada uno de los tramos asciende a los siguientes montos:

**Cuadro N°2: Inversión referencial por tramos 1/
Autopista del Sol (en US\$)**

Descripción		Inversión Referencial
Tramo Trujillo - Chiclayo		166,835,366.71
A	Evitamiento Trujillo	20,099,682.25
B	Tramo Continuo	15,636,486.82
C	Evitamiento Chicama-Chocope	5,828,598.92
D	Tramo continuo	36,161,138.08
E	Evitamientos	44,594,334.10
F	Evitamiento	44,515,126.54
Tramo Piura - Sullana		29,457,642.62
A	Evitamiento Piura	13,064,139.88
B	Tramo Continuo	16,393,502.74
Puentes Peatonales		5,710,944.00
40 unidades		5,710,944.00
Pasos a desnivel tipo		7,500,000.00
10 unidades		7,500,000.00
Estaciones de Peaje		553,930.58
Sullana		276,965.29
Chicama		276,965.29
TOTAL		210,057,883.91

1/ No incluye Gastos Generales y Utilidad, ni IGV.

Fuente: Resolución Directoral N° 029-2011-MTC/20.
Elaboración: GRE-OSITRAN

Tal como indicaban las bases, el factor de competencia consideró la cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38.96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.

Cuadro N°3: Principales peajes establecidos en el Contrato de Concesión Autopista del Sol

Denominación	Ruta	Tramo	Ubicación
Chicama	PE-1N	Trujillo-Chiclayo	Km 602.306
Pacanguilla	PE-1N	Trujillo-Chiclayo	Km 724.872
Mórrope	PE-1N	Chiclayo-Piura	Km 820.244
Cruce Bayovar	PE-1N	Chiclayo-Piura	Km 983.829
Piura-Sullana	PE-1N	Piura - Sullana	Km 1018.882

Fuente: Contrato de Concesión. Elaboración: GRE-OSITRAN

Según establece el punto 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para incrementar el número de unidades de peaje o modificar su ubicación, previa aprobación del Regulador.

II.1 Compromisos de inversión

De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, las principales obras se pueden resumir en el siguiente cuadro, indicando aquellas a cargo del Concesionario y del Estado.

Cuadro N°4: Principales obras de la Concesión Autopista del Sol

OBRAS	A CARGO DE
Construcción de la primera calzada de las Vías de Evitamiento. Tramos Trujillo-Chiclayo-Piura-Sullana	Estado
Construcción de la segunda calzada. Tramo Piura-Sullana y el tramo resultante del concurso.	Concesionario
Estudio Definitivo de Ingeniería del tramo Piura-Sullana y del tramo resultante del concurso	Concesionario
Estudio de Impacto Ambiental. Tramo Piura-Sullana y del tramo resultante del concurso	Concesionario

Fuente: Bases (Anexo 9). Elaboración: GRE-OSITRAN

Asimismo, de acuerdo con la cláusula 7.10 del Contrato de Concesión, las etapas de explotación y conservación de los tramos de la Calzada Actual se iniciarán luego que el Concedente entregue al Concesionario las Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, dichas entregas no deberán sobrepasar diciembre de 2011.

II.2 Tarifas reguladas

Al ser una concesión autosostenible, el peaje sustenta el ingreso percibido por el Concesionario a lo largo del período de la operación sobre la vía. Por un lado, a la fecha de inicio de la explotación, se entregó al Concesionario, las unidades de peaje

existentes, correspondiente a los tramos de la Calzada Actual, para su explotación. Es así que, el Concesionario podrá cobrar en las unidades de peaje de la Calzada Existente un monto igual a la tarifa vigente (más el IGV y cualquier otro tributo aplicable).

Cabe destacar que, en las unidades de peaje correspondientes a la Calzada Actual, el Concesionario podrá cobrar US\$1.50. Asimismo, al mes de la aceptación de las obras ejecutadas, en las unidades de peaje se podrá cobrar US\$2.00 de tarifa.

Asimismo, según indica la cláusula 9.5, las tarifas de peaje serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario,

Para las unidades de peaje con tarifa en US\$1.50:

$$Peaje = \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_1 \right] + \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Para las unidades de peaje con tarifa en US\$2.00:

$$Peaje = \left[(US\$2.00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_1 \right] + \left[(US\$2.00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

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

i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

0: es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto por el Concedente.

0¹: Es el mes de aceptación de la segunda calzada a cargo del Concesionario

CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de EEUU. Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI del mes anterior.

TC: es el tipo de cambio, definido en el Contrato.

IPC: Índice de precios al Consumidor, publicado por el INEI.

II.3 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

Al igual que otras concesiones autosostenibles, el concesionario deberá efectuar los siguientes pagos o transferencias:

- **Pago por derecho de la Concesión:** De acuerdo con la cláusula 10.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
- **Aporte por Regulación:** Cláusula 15.12, acordada a través de las leyes N°26917 y N°27332. Equivale al 1% de la facturación.

- **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del Fideicomiso por Recaudación, según se establece en el Anexo XI del Fideicomiso de Recaudación y cláusula 10.6, equivalente al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.

III. Desempeño de la Concesión en el 2010

III.1 Zona de influencia

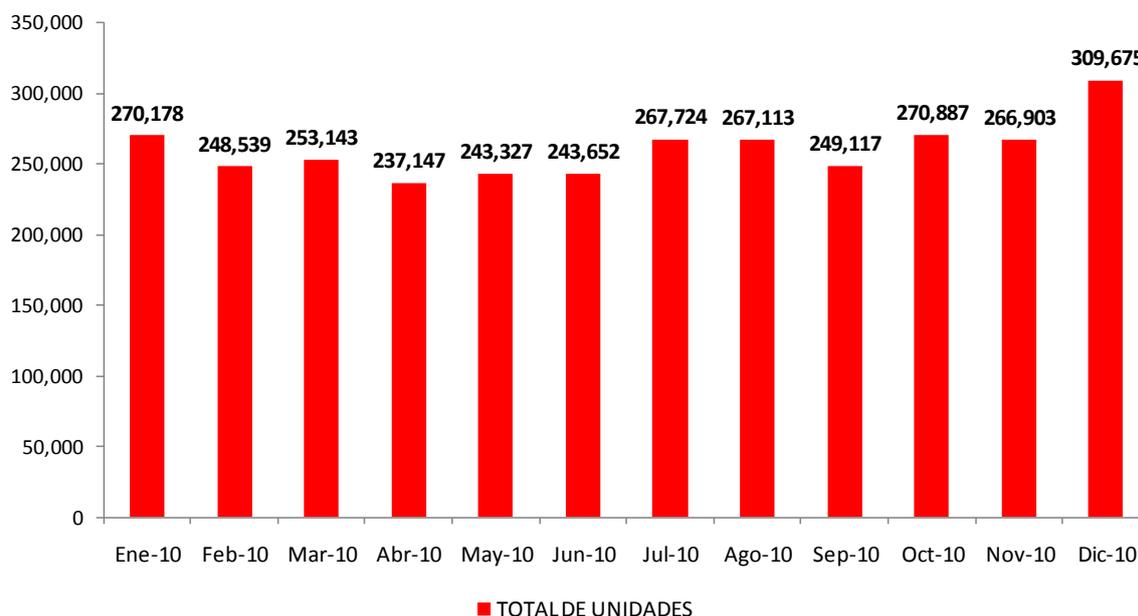
De acuerdo con el Contrato de Concesión, una de las primeras condiciones para el avance de las obras era la entrega de la calzada existente (tramos viales Trujillo-Chiclayo-Piura-Sullana),

Las cláusulas 5.11 y 5.12 menciona que las áreas de terreno referidas al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el Concedente al Concesionario en un solo bloque o en más de una vez, en los siguientes plazos: a más tardar 30 días calendario contados desde la fecha de suscripción del contrato (las áreas de terreno del tramo Piura-Sullana deberán ser entregadas por el Concedente a más tardar a los 30 días calendario desde la acreditación del cierre financiero, para que el concesionario pueda iniciar la ejecución de obras), el saldo debe ser entregado en una o más oportunidades por el Concedente a más tardar a los 240 días calendario de la suscripción del acta de entrega del tramo Piura-Sullana y deberán corresponder a kilómetros continuos desde el inicio de la concesión, del Sur hacia el Norte.

III.2 Tráfico de vehículos

El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2010 alcanzó los 3,13 millones de unidades, de los cuales el 56.1% fueron vehículos pesados (1.75 millones aproximadamente). Teniendo en cuenta que es una concesión cuya operación se inicio durante el 25 de setiembre del 2009, el crecimiento acumulado en el número total de vehículos para el período comprendido octubre y diciembre de 2010, en relación al mismo período del año anterior, fue de 9.5%. De manera similar a lo sucedido en el año anterior, durante el 2010 el mes de mayor tráfico vehicular fue el mes de diciembre alcanzando las 309,675 unidades.

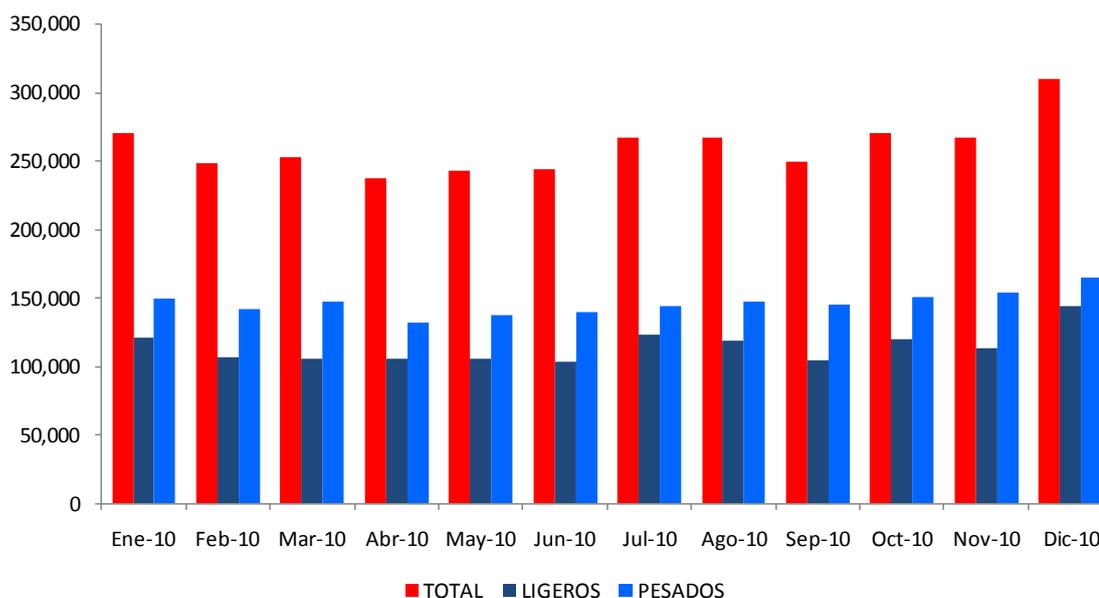
Gráfico N°3
Evolución mensual del tráfico (total de unidades) 2010



Fuente: Autopista del Sol
Elaboración: GRE – OSITRAN

Del total de vehículos que transitaron durante el año 2010, el 56.1% fueron vehículos pesados (1.75 millones aproximadamente). En comparación al período octubre – diciembre del 2009, durante el año 2010 el tráfico de vehículos pesados creció 7.2%, mientras que el tráfico de vehículos ligeros creció en 12.42% en el mismo período.

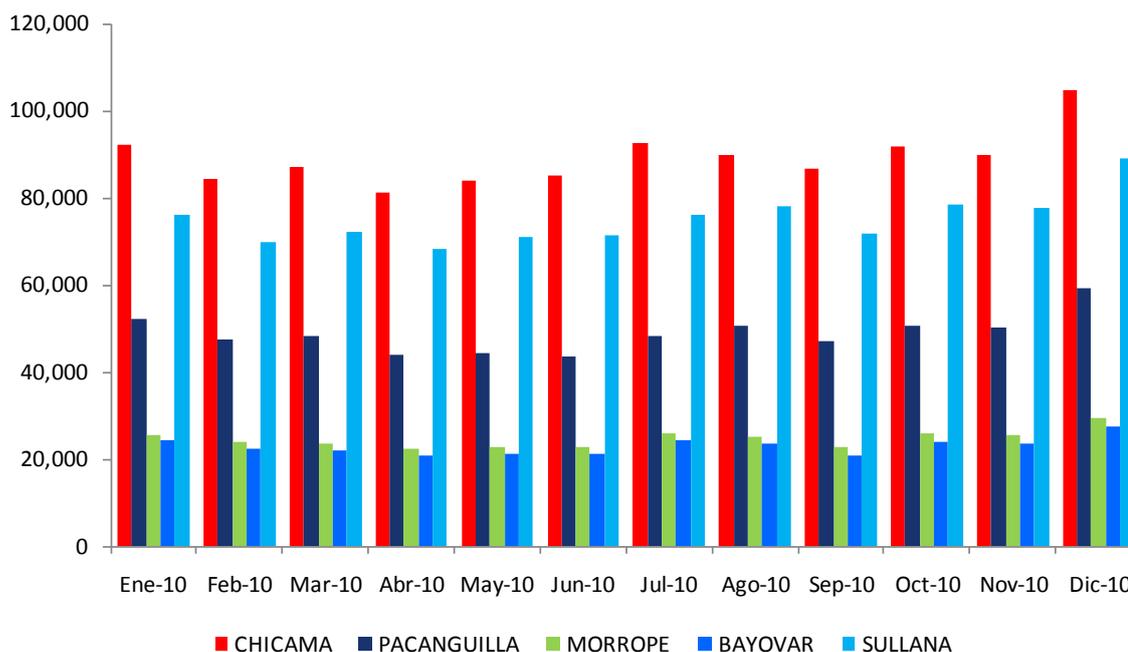
Gráfico N°4
Evolución mensual del tráfico (por tipo de vehículo) – 2010



Fuente: Autopista del Sol
Elaboración: GRE – OSITRAN

En cuanto a niveles agregados anuales, la unidad de peaje de Chicama abarcó el mayor total de unidades durante el año 2010 (1,07 millones de unidades, que representan el 34.19% del total), siendo también ésta la unidad de peaje que mantiene la mayor participación en vehículos pesados en ese período.

Gráfico N°5
Evolución mensual del tráfico (por unidad de peaje) – 2010
Unidades de peaje de Chicama, Pacanguilla, Morrope, Bayóvar y Sullana.



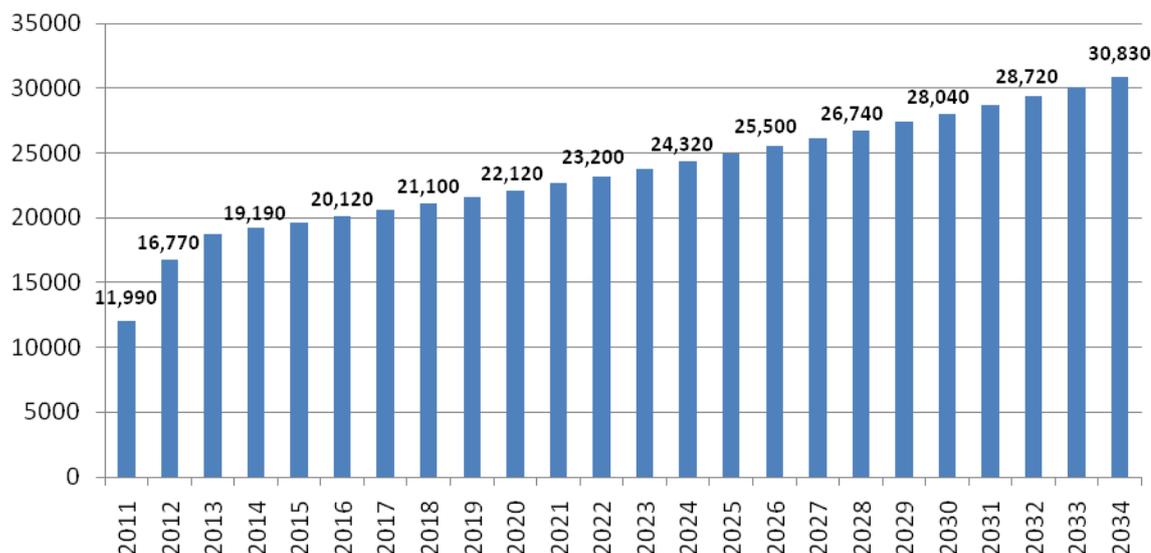
Fuente: Autopista del Sol
Elaboración: GRE – OSITRAN

La estación de peaje de Sullana es la segunda estación con mayor tránsito (901,104 o 28.8% del total), no obstante es la unidad de peaje que recibió la mayor cantidad de vehículos livianos en estos meses, 517,325

Asimismo, el Índice Medio Diario (IMD), el cual es un indicador que proporciona el promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por la carretera en un día, fue de 8,568 unidades diarias, siendo el más alto en comparación con otras vías de mayor período de operación en la costa peruana, como la Red Vial N°6 (Coviperu, con 15,407 unidades en el 2010) y la Red Vial N°5 (Norvial, con 14,640 unidades para el mismo año).

De acuerdo a lo establecido por la cláusula 10.2 del Contrato de Concesión (Sección X, sobre el Régimen Económico - Financiero), referida al procedimiento de reconocimiento del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG), el Concedente se compromete con el Concesionario, a partir del 2011, a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales por peaje, durante el periodo de repago de la deuda y de acuerdo a los montos señalados para cada año:

Gráfico N°6
Evolución del IMAG – 2011-2034 (en miles de US\$)



Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: GRE – OSITRAN.

III.3 Evolución de las tarifas reguladas y no reguladas

Como se mencionó anteriormente, el derecho por uso de vía es la única tarifa regulada y esta debe ser reajustada anualmente en función del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el Consumer Price Index (CPI) de EEUU.

A la fecha, se encuentran operativas las unidades de peaje de Chicama, Pacanguilla, Morrope, Bayovar y Sullana.

Como muestra el siguiente cuadro, las tarifas para el 2010 fueron establecidas según la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, según la cual los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.

Cuadro N°5
Tarifa establecida en las unidades de peaje de Chicama, Pacanguilla, Morrope, Bayovar y Sullana.

Tipo de Vehículo	Unidad de cobro	US\$
Ligeros	Por unidad	1.50
Pesados	Por eje	1.50

*No Incluye IG.V.

Fuente: Autopista del Sol
Elaboración: GRE – OSITRAN

En dicha cláusula se indica las tarifas cobrables sujetas a las respectivas entregas de Tramos de la Calzada Actual, entregados por el Concedente, y a partir de las entregas de la totalidad de las obras de la Segunda Calzada al Regulador.

IV. Avance de Obras 2010

El concesionario está obligado a ejecutar las obras ofertadas durante el Concurso, en un plazo máximo de 48 meses. En ese sentido, la cláusula 6.10 del Contrato de Concesión establece que la construcción de la Segunda Calzada se deberá iniciar a más tardar a los treinta (30) días calendario de haber acreditado el cierre financiero y verificar las siguientes condiciones:

1. El Concesionario acredite el cierre financiero.
2. Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía correspondiente al tramo Piura-Sullana de acuerdo a la cláusula 5.11.
3. Se haya aprobado los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para la construcción de la Segunda Calzada, a cargo del Concesionario.
4. Se haya presentado el Programa de Ejecución de Obras.
5. Haber cumplido con otros aspectos relacionados con los contratos de construcción, garantías, entre otros.

Durante el año 2010 no se realizó ningún avance de obras, habiéndose elaborado en este año los correspondientes Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). Al finalizar el año 2010, se encontraba aprobado el EDI correspondiente al tramo Piura-Sullana.

V. Resultados financieros

Siendo el primer año de operaciones del Concesionario Vial del Sol S.A, los principales cambios, en cuanto a las finanzas de la empresa, resaltan los ingresos por reembolso de gastos por el fideicomiso, los costos de operación de cobro de peajes y pesajes, el efectivo y equivalente de efectivo, y el capital.

V.1 Resultados del ejercicio y situación patrimonial

Durante el 2010, los ingresos por reembolso de gastos de operación corresponden a los importes sustentados por el Concesionario ante el Regulador y que éste dio su conformidad, dando como resultado que el Fideicomiso los liberara a favor del Concesionario. Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2010, los importes de los gastos sujetos a reembolso a dicha fecha totalizaron S/.15,9 millones, de los cuales fueron liberados y transferidos a favor de la Concesionaria S/.13, 71 millones.

Por su parte, los Costos de operación del concesionario sumaron S/.10.4 millones durante el 2010, los cuales se componen, principalmente, por los Honorarios por servicios de ingeniería del proyecto (S/.6.6 millones). Los S/.5.3 millones de Gastos

de administración incluyen, principalmente, Servicios prestados por terceros (S/.2.9 millones) y Otros gastos S/.1.6 millones.

El Resultado operativo, a diferencia del 2009, que fue el primer año de la operación de la concesión, es positivo S/. 173 mil; sin embargo, durante el período se obtuvo una Pérdida neta de S/. 68mil.

Cuadro N°6 Estado de Pérdidas y Ganancias Autopista del Sol

Estado de Pérdidas y Ganancias (Al 31 de diciembre de 2009 y 2010) En S/.		
	2010	2009
Ingresos por reembolso de gastos por el Fideicomiso	15,894	5,103
Costo de Operación de cobro de pasajes y pesajes	-10,443	-5,273
Utilidad (perdida) bruta	5,451	-170
Gastos Administrativos	-5,278	-956
Utilidad (perdida) de Operación	173	-1126
Ingresos Financieros	54	7
Gastos Financieros	-191	-113
Perdida en Cambio, neta	-90	-193
Otros Ingresos	185	1
Otros Gastos	-40	-10
Utilidad (perdida) neta antes de impuesto a la renta	91	-1434
Impuesto a la renta	-159	430
Pérdida neta del periodo/año	-68	-1004

Nota: Para el año 2009 corresponde al período comprendido entre el 26 de setiembre y 31 de diciembre
Fuente: Autopista del Sol, Estados Financieros 2010

Al cierre del año 2010, el capital social ascendió a S/. 133.1 millones, no obstante el patrimonio neto cerró en S/. 112.2 millones debido a las acciones suscritas pendientes de pago (-19.9 millones).

Cuadro N°7
Balance general (al 31 de diciembre del 2010) - Autopista del Sol

BALANCE GENERAL (Al 31 de diciembre del 2009 y 2010) En Miles S/.					
ACTIVO CORRIENTE	2010	2009	PASIVO CORRIENTE	2010	2009
Efectivo y equivalente de efectivo	110,423	3,804	Obligaciones Financieras por arrendamiento financiero a corto plazo	-	25
Cuentas por cobrar Fideicomiso	2,184	2,760	Cuentas por pagar comerciales	278	2,005
Cuentas por cobrar a empresa vinculada	470	686	Cuentas por pagar a empresas vinculadas	592	150
Otras cuentas por cobrar	26	183	Otras cuentas por pagar	2,285	892
Existencia	9	-			
Gastos contratados por anticipado	487	30			
Total del activo corriente	113,599	7,463	Total del Pasivo Corriente	3,155	3,072
Impuesto a la Renta diferido	266	430	Obligaciones financieras por arrendamiento financiero a largo plazo	1051	47
Instalaciones, muebles y equipo, neto	2,056	302	Total Pasivo	4206	3,119
Activos Intangibles	514	20			
			PATRIMONIO NETO		
			Capital	133,135	6,100
			Acciones suscritas pendientes de pago	-19,829	-
			Capital suscrito y pagado	113,306	6,100
			Resultados acumulados	-1,077	-1,004
			Total Patrimonio	112,229	5,096
TOTAL DEL ACTIVO	116,435	8,215	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	116,435	8,215
			CUENTAS DE ORDEN		
CUENTAS DE ORDEN			Fideicomiso-cuentas pasivas	63,008	21,674
Fideicomiso-cuentas activas	63,008	21,674			

Fuente: Autopista del Sol, Estados Financieros 2010

V.2 Pagos al Estado

El pago correspondiente al aporte por regulación correspondiente al año 2010, ascendió a S/. 512,000. De acuerdo con el artículo 14° de la Ley de Creación de OSITRAN (Ley N°26917), se establece que la tasa de regulación para las entidades prestadoras no podrá exceder el 1% de su facturación anual.

ANEXOS

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO - SULLANA

Fecha de actualización: A Diciembre del 2010

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es aproximadamente 474.99 km, los cuales se encuentran subdivididos en : <ul style="list-style-type: none"> • Trujillo - Chiclayo (242.61 km) • Chiclayo - Piura (204.58 km) • Piura - Sullana (27.80 km) 	Cláusula 1.9.87 (p. 21)
2	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 31)
3	Postores	<ul style="list-style-type: none"> • Consorcio Vial del Sol. • Consorcio Vías del Perú. • Consorcio OHL Concesiones. • Consorcio Concesionaria Panamericana. • Graña y Montero S.A.A. 	ProInversión.
4	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (US\$ 360 millones).	Inversión proyectada referencial
5	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE.</p> <p>Obras Obligatorias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segunda calzada del tramo Piura-Sullana con un puente; un pontón y el óvalo Dv Las Lomas - Ayabaca. • Completar del Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche. • Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo. • Longitud Mínima de Construcción de la segunda calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al apéndice 3 del anexo 9. Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso: <ul style="list-style-type: none"> • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. • Evitamiento Chicama, Chocope, Paján, Mocupe. • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a denivel. • Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo, Guadalupe-Chepén-San José Moroc-Pachanguilla. • Diez (10) puentes peatonales. • Diez (10) puentes peatonales. • Evitamiento Piura. 	Anexo 6a y 6b (p.174)

Nº	Tema	Contenido	Ref.
6	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38.96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a US \$2 000 000,00. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.	Cláusula 3.5 b (p. 18)
8	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</p> <p>Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: US\$ 2 700 000,00.</p> <p>Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: US\$ 5 260 000,00.</p>	Cláusula 11.2 (p.66) Cláusula 11.3 (p.67)
9	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <p>a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885)</p> <p>b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad.</p> <p>c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.</p>	Cláusula 11.6 (p.68-69)
10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11 (p. 101)Cláusula 18.12 (p.101-104) Cláusula 18.12 a) (p.101- 104) Cláusula 18.12 b) (p.102-104)Cláusula18.13 (p.104,105)

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato. • Régimen de bienes. • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras. • Explotación de la Concesión. • Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. • Consideraciones Socio Ambientales. 	Anexo IX (p. 181-184)
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del Plazo de la Concesión • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión unilateral del Concedente • Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusulas 16.1 – 16.9 (p. 88-92)
13	Equilibrio Económico	<p>Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes,</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.</p> <p>Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</p>	Cláusula 10.7-10.10 (p. 64 - 65)
14	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil. • Sobre los bienes en Construcción. • Sobre los bienes en Operación. • De riesgos laborales. • Otras pólizas. 	Cláusula 12.1 (p. 72-75) Cláusula 12.2 a (p. 73) Cláusula 12.2 b (p. 73-74) Cláusula 12.2.c (p. 74) Cláusula 12.2 d (p. 75) Cláusula 12.2 e (p. 75)

Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10 (p.55)
16	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)
17	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje US\$ 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de la aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de US \$2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de US \$ 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.</p>	Cláusula 9.4 a (p. 58-59). Cláusula 9.5 (p. 59-60).
18	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p> <p>El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.</p>	Cláusula 1.9.54 (p.17) Cláusula 10.2 (p.61-62)