



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión Autopista del Sol –Tramo Vial: Trujillo – Sullana

2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

ÍNDICE DE GRÁFICOS	3
ÍNDICE DE FIGURAS	3
RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	6
a. Composición de la Empresa	6
b. Principales características del contrato de concesión	6
c. Área de Influencia	8
d. Principales Activos de la Concesión	8
e. Hechos Importantes	10
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	11
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	12
IV. TARIFAS	17
a. Servicios Obligatorios.....	17
V. INVERSIONES.....	21
a. Evolución de las inversiones	22
b. Pagos al Estados	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
a. Niveles de servicio	24
d. Indicador de Tráfico	25
c. Reclamos.....	28
VII. ANALISIS FINANCIERO	29
e. Estados Financieros	31
f. Indicadores Financieros	33
VIII. CONCLUSIONES	36
IX. ANEXOS.....	37
Ficha de Contrato.....	37
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	37
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.	37



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 COMPOSICIÓN ACCIONATARIA.....	6
Gráfico N° 2 TRÁFICO EN UNIDADES DE VEHÍCULOS PESADOS	12
Gráfico N° 3 TRÁFICO VEHICULAR EN AUTOPISTA DEL SOL	13
Gráfico N° 4 TRÁFICO VEHICULAR LIGERO POR GARITA DE PEAJE.....	13
Gráfico N° 5 TRÁFICO VEHICULAR PESADO POR GARITA DE PEAJE	14
Gráfico N° 6 TRÁFICO VEHICULAR EN AUTOPISTA DEL SOL	15
Gráfico N° 7 TRÁFICO EN EJES, POR GARITA DE PEAJE	15
Gráfico N° 8 ASISTENCIAS MÉDICAS, 2015.....	17
Gráfico N° 9 AUXILIOS MECÁNICOS, 2015	17
Gráfico N° 10 INVERSIONES RECONOCIDAS, 2011 – 2015	23
Gráfico N° 11 EVOLUCIÓN APORTES POR REGULACIÓN	24
Gráfico N° 12 IMD - COMPARATIVO 2014 - 2015.....	25
Gráfico N° 13 ACCIDENTES SEGÚN TIPO 2014-2015.....	26
Gráfico N° 14 HERIDOS Y FALLECIDOS 2014-2015	27
Gráfico N° 15 IMD vs ACCIDENTES - 2015	28
Gráfico N° 16 ÍNDICE DE ACCIDENTES CADA 1000 VEHÍCULOS - 2015	28
Gráfico N° 17 EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA RECAUDACIÓN 2014 – 2015.....	29

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 INFRAESTRUCTURA, 2015	9
Cuadro N° 2 DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS, 2015.....	10
Cuadro N° 3 UBICACIÓN DE GARITA.....	11
Cuadro N° 4 TRÁFICO POR TIPO DE TARIFA	14
Cuadro N° 5 CENTRAL DE EMERGENCIAS - LLAMADAS 2015.....	16
Cuadro N° 6 TARIFAS (Peaje + IGV)	20
Cuadro N° 7 TARIFAS DIFERENCIADAS (Peaje + IGV)	21
Cuadro N° 8 INVERSIÓN REFERENCIAL POR TIPO DE OBRAS	22
Cuadro N° 9 ACCIDENTES SEGÚN TIPO Y CAUSA PROBABLE.....	27
Cuadro N° 10 RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS.....	29
Cuadro N° 11 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES	32
Cuadro N° 12 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	33
Cuadro N° 13 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015 - 2014	34
Cuadro N° 14 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015 - 2014	34
Cuadro N° 15 RATIOS APALANCAMIENTO / ENDEUDAMIENTO	35

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1: AUTOPISTA DEL SOL, TRAMO TRUJILLO-SULLANA	8
Figura N° 2: ESTACIÓN DE PEAJE PIURA - SULLANA.....	9
Figura N° 3: PARTE DE EQUIPAMIENTO DE COVISOL S.A.....	10
Figura N° 4: SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO	11



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo.

El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474,99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana. La concesión es por un plazo de 25 años y une las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. Asimismo, la concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión cercano a los USD 300 millones.

La importancia de 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, la cual permitirá mejorar la circulación y seguridad hacia el norte del país.

COVISOL es el consorcio conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo (Ecuador) y Construcción y Administración (CASA) de Perú, el cual se encargará de construir 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).

El principal servicio prestado por el Concesionario es el de brindar acceso y uso a la vía Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana en los niveles de servicio que establece el Contrato de Concesión. De manera complementaria, dicho contrato estipula que el Concesionario preste los servicios de central de emergencia, comunicación en tiempo real, estación de la Policía Nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico y el cobro de detracciones al transporte público de pasajeros.

En el 2015, circularon por la vía concesionada 8,84 millones de vehículos, de los cuales el 50,5% del total fueron vehículos livianos (4,46 millones). La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue Chicama, con 2,96 millones de vehículos; seguido por la estación de Piura – Sullana, con una afluencia de 2,25 millones de vehículos en el año.

Dicho nivel de tráfico permitió la recaudación de S/. 105,6 millones por concepto de peaje (incluido IGV), lo que implicó un crecimiento de 7,4% con respecto a los ingresos percibidos en el 2014.

El número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 12,1%, pasando de 141 accidentes en el año 2014 a 124 en el 2015. De esta manera, el número de heridos disminuyó de 392 a 234, mientras que los fallecidos se redujeron de 43 a 27 entre el 2014 y 2015.

En el año 2015, de acuerdo a la inversión reconocida por el regulador, se ejecutó una inversión de USD 34,8 millones, lo que acumulado a los años anteriores representa un avance de 27,6% en la inversión comprometida. Este bajo nivel de ejecución de obras se debe a que el Concedente no ha entregado parte de las áreas correspondientes a las obras de la segunda calzada ni las vías existentes con la puesta a punto, tal como lo establece el Contrato de Concesión y cuya fecha máxima de entrega fue diciembre de 2011.



La información financiera indica que COVISOL registra ganancias netas por S/. 50,9 millones. Asimismo, se observa que la empresa ha incrementado sus activos totales en 17,2%, pasando de S/. 246,8 millones en el 2014 a S/. 289,2 millones en el 2015. También se puede apreciar que el Concesionario es una empresa apalancada que financia sus operaciones con el 29% de deuda.

Finalmente, el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 1,7 millones en el 2015, lo que implicó un incremento de casi 67% con respecto al año anterior.



INFORME DE DESEMPEÑO 2015

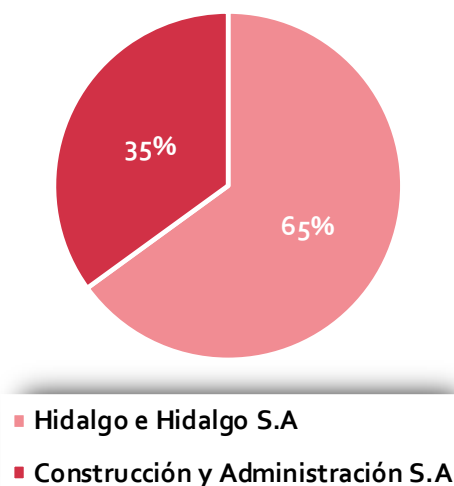
AUTOPISTA DEL SOL, TRAMO: TRUJILLO – SULLANA

I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

a. Composición de la Empresa

1. La Concesionaria Vial del Sol S.A (COVISOL S.A) tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo S.A. y Construcción y Administración S.A. La primera es una constructora de capitales Ecuatorianos, constituida en 1969 que trabaja principalmente en áreas de vialidad, puentes, túneles, entre otros. Dicha empresa posee el 65% del accionariado. Por su parte Construcción y Administración S.A, fundada en 1975, es una empresa peruana dedicada a la industria de la construcción y posee el 35% del total de accionariado de COVISOL S.A.

Gráfico N° 1
COMPOSICIÓN ACCIONATARIA



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b. Principales características del contrato de concesión

2. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) y la sociedad concesionaria "Concesionaria Vial del Sol S.A." suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción,



mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años¹, bajo el esquema de contrato BOT (*Build, Operate and Transfer*)².

3. La entrega en Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana implica la ejecución de trabajos de puesta a punto³, entrega de derecho de vía por parte del Concedente y la ejecución de las obras de la segunda calzada; así como la explotación, el mantenimiento de la vía y la prestación de adecuadas condiciones de transitabilidad y otros servicios al usuario, por parte del Concesionario.
4. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibió del Concesionario un pago por derecho de Concesión, equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería⁴, el cual asciende aproximadamente a USD 300 millones.
5. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada. Así, se produjo un empate entre los cinco postores precalificados⁵, al ofrecer la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir (38,96 km por encima del mínimo fijado por el Estado). Tras este primer empate, Concesionaria Panamericana y Covisol ofrecieron el máximo de obras adicionales (11 en total⁶), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora Covisol.

i. Adendas

6. Durante el año 2015 Covisol presentó una adenda para incrementar el porcentaje de las Obras Adicionales, previstas en el Contrato de Concesión, a efectos de viabilizar la ejecución de la Obra Adicional denominada "Construcción de la Segunda Calzada de la vía Evitamiento de Piura – Panamericana Norte, que se localizará en el km. 988+000 – km. 1002+000 de la Autopista del Sol.
7. De esta manera, mediante Carta N° 001249 – 2015 – Covisol del 21 de Octubre de 2015, el Concesionario remite al Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones), la propuesta de adenda N° 1 al Contrato de Concesión y mediante informe N° 054-15-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN el 11 de noviembre del 2015, OSITRAN emite opinión técnica.

¹ El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.

² Es la modalidad mediante la cual se entrega al Concesionario la infraestructura vial para que construya, opere y transfiera dicha infraestructura vial al Estado al término de la Concesión.

³ Son aquellas obras en la Calzada Actual que debe de ejecutar el CONCEDENTE en los tramos viales asfaltados existentes, a fin de que cumplan con los niveles de servicialidad exigidos – Definiciones Contrato de Concesión.

⁴ Ver cuadro N° 2.

⁵ Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCIÓN, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

⁶ Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.

Obra de prioridad 3: Evitamiento Chócope.

Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.

Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.

Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.

Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moche - Pacanguilla.

Obra de prioridad 9: Diez (10) puentes peatonales.

Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.

Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.



c. Área de Influencia

8. El tramo en concesión posee una longitud total de 474,99 km y está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo – Piura, y 3) Piura – Sullana. Exactamente, se desarrolla entre el km 557+485 (inicio del evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas). A su vez, comprende 5 estaciones de peajes y 3 de pesaje (2 fijos y 1 móvil).
9. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como se muestra en el siguiente mapa, el proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, intercepta al tramo Mocupe – Cayaltí y atraviesa la carretera IIRSA NORTE, llegando hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4). Por su parte, por el oriente colinda con el inicio de la Longitudinal de la Sierra tramo 2, tanto en Trujillo como en Pacasmayo.

Figura N° 1: AUTOPISTA DEL SOL, TRAMO TRUJILLO-SULLANA



d. Principales Activos de la Concesión

i. Infraestructura

10. La concesión implica 475 km de carretera que se encuentran dentro de los 3 tramos viales y contienen 5 garitas de peaje.
11. Además, se cuenta con instalaciones de servicios higiénicos, una central de Emergencia que permite dar asistencia las 24 horas del día y oficinas de la Policía Nacional en cada estación de peaje, con finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente.



Cuadro N° 1
INFRAESTRUCTURA, 2015

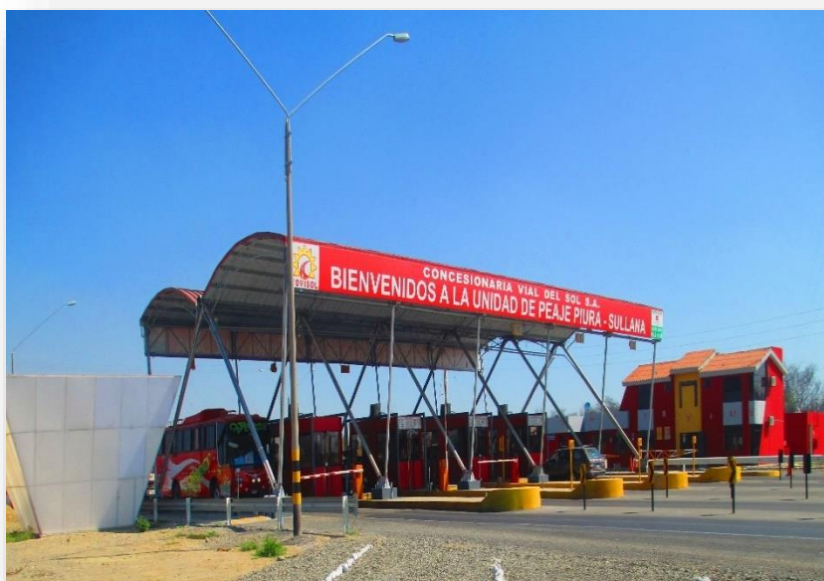
RUTA	TRAMO	LONGITUD ^{1/} (Km.)	ESTACIONES DE PEAJE
PE-1N	Trujillo - Chiclayo	242,61	Chicama y Pacanguilla
PE-1N	Chiclayo - Piura	204,58	Mórrope y Cruce Bayóvar
PE-1N	Piura - Sullana	27,80	Piura-Sullana
LONGITUD TOTAL		474,99	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

^{1/} Se refiere a la cantidad de kms dados en concesión

Figura N° 2: ESTACIÓN DE PEAJE PIURA - SULLANA



ii. Equipamiento

12. Covisol tiene dentro de su equipamiento disponible a 47 unidades de postes SOS ubicados a 10 km uno del otro. Estos están equipados con tecnología celular y se encuentran controlados por una central de emergencia.
13. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 4 grúas, 2 para vehículos pesados y 2 para livianos, así como dos unidades móviles de apoyo.
14. Por otra parte, ante algún siniestro, el Concesionario tiene a su disposición 4 unidades de ambulancia disponibles las 24 horas dotadas de equipamiento y de personal especializado.



Cuadro N° 2
DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS, 2015

ITEM	CANTIDAD
1 POSTES SOS	47
2 GRÚAS - Unidades de Apoyo	6
3 AMBULANCIAS	4
4 ESTACIÓN DE PESAJE	3

Fuente: COVISOL S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

15. Otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las estaciones de pesaje, dos de las cuales son fijas y una es móvil. La Figura N° 3 muestra dos unidades de transporte muy importantes, una grúa y una ambulancia.

Figura N° 3: PARTE DE EQUIPAMIENTO DE COVISOL S.A



e. Hechos Importantes

16. Mediante acuerdo suscrito el 05 de enero de 2015 entre Covisol y el Concedente, se autorizó al Concesionario el ingreso a los terrenos de propiedad de la empresa Casagrande (15 km aproximadamente), para continuar las obras del Tramo Trujillo-Chiclayo.
17. Al concluir las obras de puesta a punto de la calzada del Tramo 2 (km 736+600 al km 886+600), el 23 de diciembre de 2015 se efectuó la entrega al Concesionario.
18. A pesar que el MTC aprobó en el 2011 el cierre financiero del Concesionario para la emisión de bonos corporativos por el monto de 300 millones de dólares, éste no ha podido ser utilizado hasta la fecha, debido a que existen problemas en la entrega los terrenos para la construcción de los otros tramos, a excepción del tramo 2.
19. La empresa concesionaria ha elaborado expedientes individuales, con la finalidad de liberar y reubicar interferencias tales como redes eléctricas y fibra óptica⁷.

⁷ La finalidad es poder terminar la segunda calzada tramo Trujillo – Chiclayo además en los tramos Trujillo – Chicama y Paiján – San Pedro, dado que aún no se reconocido dicha obra por no estar concluida, a pesar de ella está siendo usada de manera informal.



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

20. El principal servicio ofrecido por el concesionario corresponde al acceso y uso de la vía en los niveles mínimos de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para una adecuada transitabilidad. Al respecto, el Contrato de Concesión, estipula que el Concesionario administre la vía y reciba como contraprestación monetaria la recaudación por concepto de peajes, los cuales son pagados por los usuarios de dicha vía en cada estación.

**Cuadro N° 3
UBICACIÓN DE GARITA**

Estación de Peaje	Localización (Km)
Estación Chicama	602,31
Estación Pacanguilla	724,87
Estación Mórrope	820,24
Estación Bayóvar	983,83
Estación Sullana	1018,71

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

21. Complementariamente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario presta los siguientes servicios:
- Servicio de traslado de vehículos averiados, así como atención de emergencia. Ambos servicios se prestan a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
 - Servicios higiénicos en cada estación de peaje a los usuarios de la vía: Disponible las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
 - Servicio de asistencia telefónica las 24 horas del día, todos los días del año, a los usuarios en situaciones de emergencia durante su viaje en la Autopista del Sol. Así como servicio telefónico de comunicación en tiempo real con terminales ubicadas a lo largo de la vía (Sistema SOS).

Figura N° 4: SERVICIOS PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO

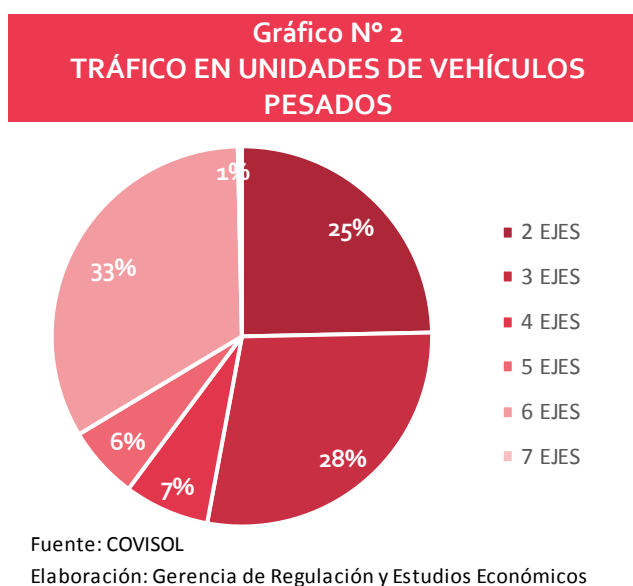




22. La Figura N° 4 muestra un Poste SOS con tecnología de señal en tiempo real que permite comunicarse con la Central de Emergencia del tal modo que puedan acudir en su auxilio. En el otro lado se encuentra la máquina controladora de Tarjetas de Prepago que sirve como medio de pago del Peaje.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

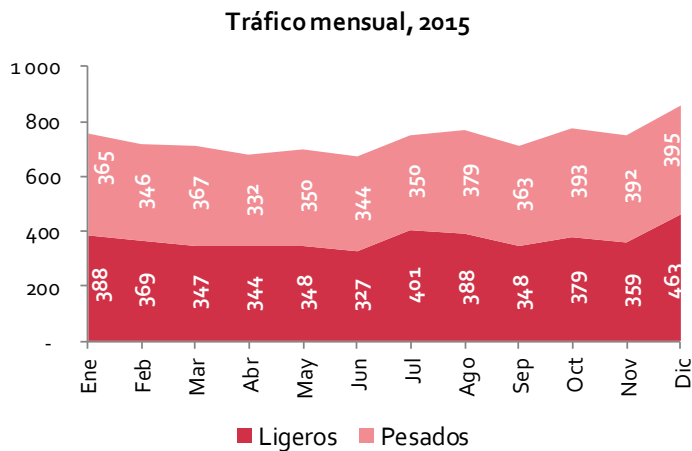
23. Durante el 2015, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, fue similar; un 50,5% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 49,5% a vehículos pesados. De estos últimos, se evidenció que el 86% de vehículos fueron de 6, 3 y 2 ejes (ver Gráfico N° 2)



24. Durante el año 2015 transitaron por la Autopista del Sol alrededor de 8,4 millones de unidades vehiculares; ello representó un aumento de 8,85% con relación al año anterior. El número de vehículos ligeros se incrementó en 15,6% y el de vehículos pesados, 2,8% entre el 2014 y 2015.
25. Cabe señalar, que los niveles más altos de tráfico de vehículos ligeros se registraron en julio, agosto y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de Fiestas Patrias y Navidad; mientras que los meses con menor afluencia fueron marzo, abril y junio. En el caso de los vehículos pesados, se registró un mayor tránsito durante el segundo semestre del año (octubre, noviembre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.
26. La estación de peaje Sullana tuvo la mayor participación de vehículos ligeros en el año 2015, con 1,6 millones de unidades vehiculares (36%), y presentó un incremento de 13,1% respecto a su similar del 2014. Por su parte, la estación de Peaje de Chicama registró un tráfico de 1,5 millones de unidades aproximadamente (33,4%), cifra mayor en 16,3% respecto al año anterior.



Gráfico N° 3
TRÁFICO VEHICULAR EN AUTOPISTA DEL SOL
(Miles de vehículos)

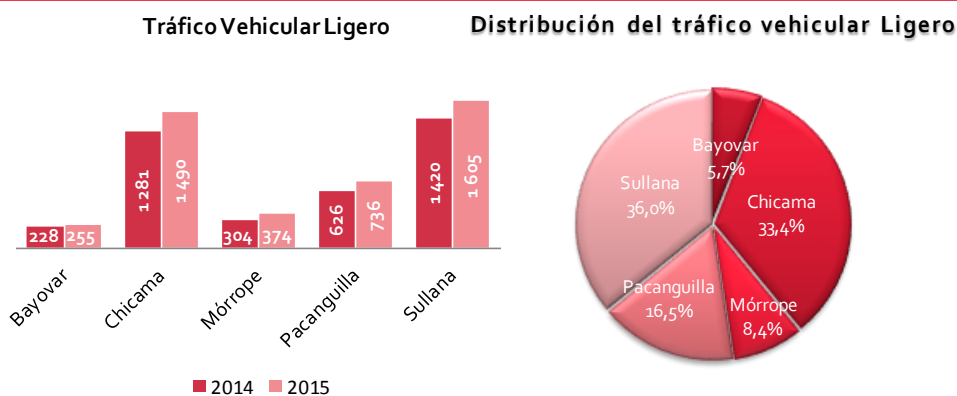


Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. Las estaciones de peaje con menor participación de vehículos ligeros fueron Pacanguilla (16,5%), Bayovar (5,7%) y Mórrope (8,4%). Estas mostraron un incremento en su tráfico de 17,5%, 11,9% y 16,3%, respectivamente en comparación con el año 2014. Dicha estructura es similar a lo que se produjo en el 2014.

Gráfico N° 4
TRÁFICO VEHICULAR LIGERO POR GARITA DE PEAJE
(Miles de Unidades)



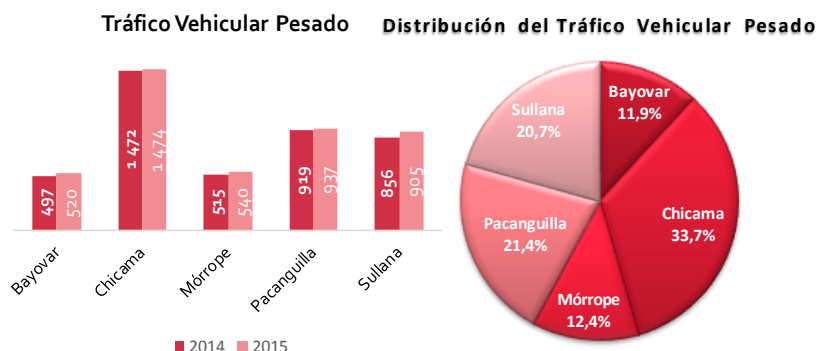
Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

28. En lo que respecta al tráfico de vehículos pesados, vehículos mayores o igual a dos ejes, todas las estaciones de peaje tuvieron incrementos en su tráfico. La estación de peaje con mayor flujo vehicular fue Chicama (34%) que registró cerca de 1,5 millones de unidades vehiculares.



Gráfico N° 5 TRÁFICO VEHICULAR PESADO POR GARITA DE PEAJE (Miles de Vehículos)



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. La estación con menor participación de vehículos pesados fue Bayovar con el 11,9%; esta se incrementó en 4,6%, pasando de 497 miles a 520 miles del 2014 al 2015. Por su parte, las estaciones de peaje de Mórrope, Pacanguilla y Sullana tuvieron una participación de 12,4%, 21,4% y 20,7% respectivamente.
30. Cabe señalar que por disposición del MTC, en las estaciones de peaje Chicama, Pacanguilla y Piura-Sullana se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos. El Cuadro N° 4 muestra el detalle de la distribución de tráfico según el tipo de tarifa que se cobra (normal o diferenciada), así como por modalidad de pago. Así, del total de vehículos, los que pagaron dicha tarifa representaron el 4,0% del tráfico total y de los que pagaron por la modalidad de Vales de Prepago representó el 2%.

Cuadro N° 4 TRÁFICO POR TIPO DE TARIFA (En unidades vehiculares)

Unidad	Pago Efectivo	Vales Prepago	Tarifa Diferenciada	
			Dif 1	Dif 2
1 Eje	3 003 814	25 333	3	3 896
2 Ejes	637 792	6 791	218 392	39 985
3 Ejes	637 005	8 037		
4 Ejes	160 826	79		
5 Ejes	134 743	3 116		
6 Ejes	728 431	54 929		
7 Ejes	7 582	2 268		

Fuente: Concesionara Vial del Sol S.A

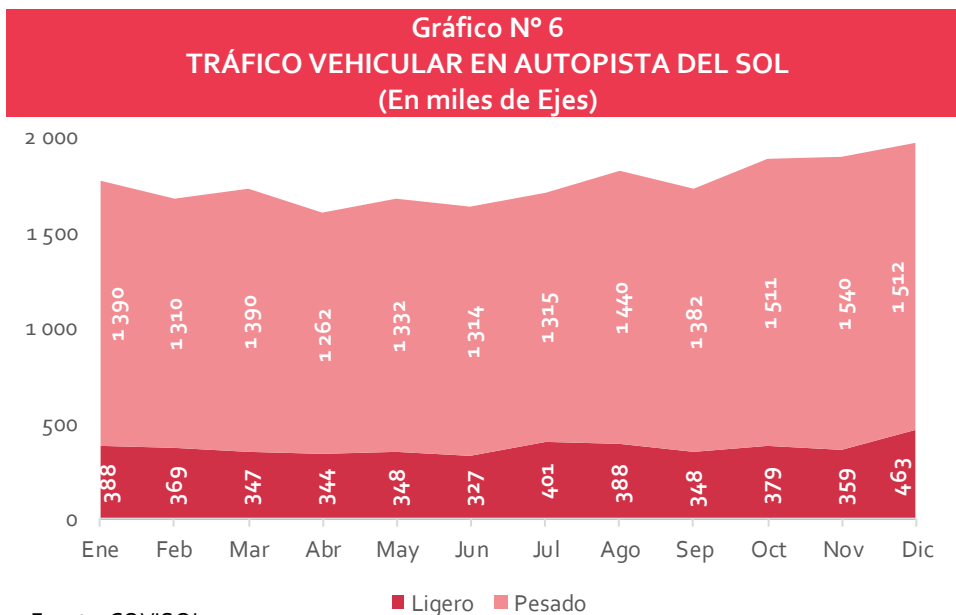
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Se cobra tarifa diferenciada en las Estaciones de Chicama, Pacanguilla y Sullana. La tarifa diferenciada 1, es menor a la Diferenciada 2 y se refiere a la cantidad de km que hizo uso de la carretera (depende de ello el descuento al que incurrir).

31. El Gráfico N° 6 muestra el tráfico vehicular medido en ejes. Al respecto, como era de esperar, una mayor proporción de ejes corresponde al tránsito de vehículos pesados. Asimismo, se observa una mayor afluencia de tráfico de ejes durante los meses de



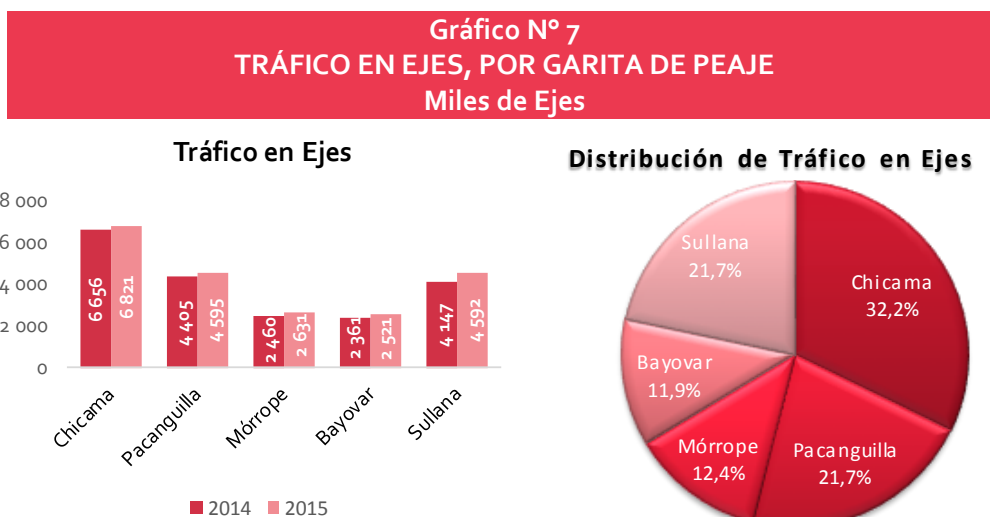
Octubre (1,89 millones de ejes), Noviembre (1,90 millones de ejes) y Diciembre (1.98 millones de ejes).



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

32. Por otra parte, la estación de peaje con mayor participación de ejes fue Chicama (32,2%), la misma que tuvo un incremento de 2,48%. El resto de estaciones: Sullana, Pacanguilla, Mórrope y Bayovar también experimentaron incrementos en el tráfico de ejes (ver Gráfico N° 7).



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

33. Las estaciones de Sullana y Pacanguilla mostraron una participación del 21,7% cada una, mientras que Mórrope y Bayovar tuvieron una menor participación de tráfico de ejes, con una cuota de 12,4% y 11,9% respectivamente.
34. Con respecto a los servicios complementarios que son brindados por el Concesionario, el Cuadro N° 5 muestra información mensual respecto a las llamadas que se realizaron



por medio de la Central de Emergencias durante el 2015. Asimismo, el medio que se utilizó para dar a conocer el tipo de incidente (accidente, asalto, falla mecánica, entre otros).

Cuadro N° 5
CENTRAL DE EMERGENCIAS - LLAMADAS 2015

Modo	Celular	Fijo	Otros	Policía	Poste Sos	Total
MES	1236	1	943	28	43	2251
Enero	151		91	9	6	257
Febrero	106		65	4	2	177
Marzo	108		66		5	179
Abril	96		63		3	162
Mayo	69		82	2	5	158
Junio	88		49		4	141
Julio	126		53	5	5	189
Agosto	105	1	75	1	3	185
Septiembre	108		82	2	3	195
Octubre	82		101	3	2	188
Noviembre	109		79	1	4	193
Diciembre	88		137	1	1	227

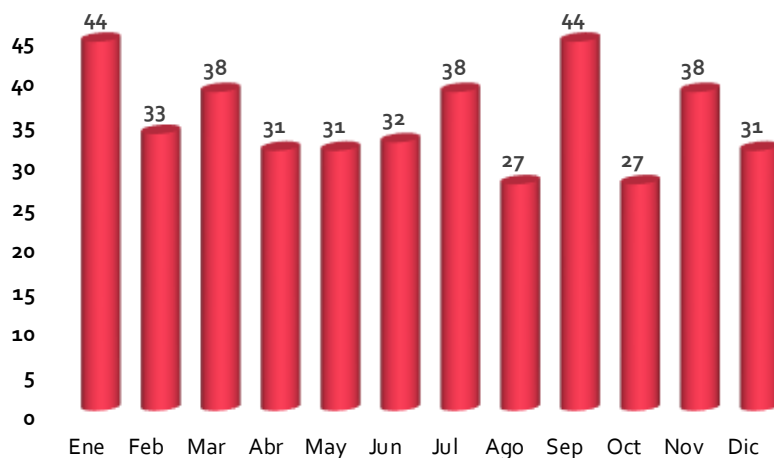
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

35. Se observa que el principal medio de comunicación hacia la Central de Emergencia fue a través de llamadas por celular (54,9%), seguido de otros medios y además del uso de los POSTES SOS.
36. En promedio durante el año en mención se realizaron 188 llamadas, siendo los meses de enero y diciembre los que se presentaron un mayor número de estas (11,4% y 10,1% respectivamente). Cabe señalar que el alto de nivel de llamadas presentado en diciembre coincidió con una importante cantidad de accidentes ocurridos en dicho mes (16).
37. Mientras tanto, en lo que concierne a asistencias médicas, durante el 2015 se presentaron 414 auxilios médicos, siendo los meses de enero y setiembre los de mayor demanda.



Gráfico N° 8
ASISTENCIAS MÉDICAS, 2015

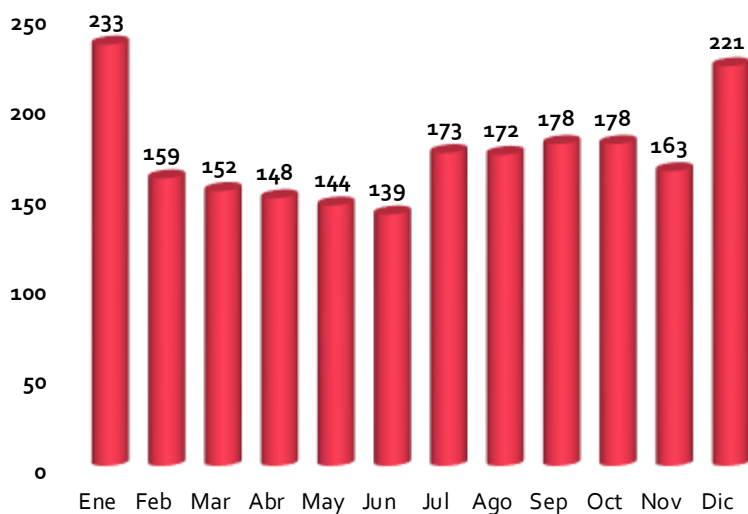


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. Otro de los servicios demandados por los usuarios es el servicio de auxilio mecánico, el cual fue requerido para 2060 operaciones durante el 2015.

Gráfico N° 9
AUXILIOS MECÁNICOS, 2015



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV. TARIFAS

a. Servicios Obligatorios

i. Tarifas Finales

39. La tarifa fue fijada inicialmente en el contrato de concesión es ajustada cada 12 meses, de acuerdo a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. El ajuste correspondiente al año 2015 se realizó el 23 de enero bajo el siguiente mecanismo:



- En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Un y 50/100 Dólares Americanos (US\$ 1,50):

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

- En el caso de las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de Dos y 00/100 Dólares Americanos (US\$ 2,00):

$$Peaje = [(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_o} \right) \times TC_i] + [(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_o} \right) \times TC_o]$$

Dónde:

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.
- o: Es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto por el CONCEDENTE.
- o1: 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 los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.
- TC: Es el promedio mensual del Tipo de Cambio, definido en la cláusula 1.9.85 del Contrato que corresponde al mes anterior que se realiza el ajuste tarifario.
- IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- En la eventualidad de que dentro de un (1) Año Calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario, el REGULADOR procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los treinta (30) Días Calendario de solicitado por el CONCESIONARIO, en el cual el Peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el Tipo de Cambio del Día Calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
- Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, el Peaje aplicable, en Nuevos Soles, deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.



- El incremento de las Tarifas Diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa.
 - En función a la información sobre la Tarifa Diferenciada proporcionada por el CONCEDENTE a la Fecha de Suscripción del Contrato, el CONCEDENTE se obliga a que la recaudación por las Tarifas Diferenciadas no genere un ingreso superior al tres por ciento (3%) en relación a los ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje ocasionada por la aplicación de la Tarifa Diferenciada por excederse al 3%, afectará bajo ningún concepto ni circunstancia al CONCESIONARIO.
40. En lo que concierne a Tarifas diferenciadas, estas son fijadas únicamente por el MTC, para lo cual se debe de cumplir algunos requerimientos que se detallan en la directiva 012-2004 MTC -20.
41. Para poder acceder al pago de tarifa diferenciada las unidades de transporte deben de cumplir ciertas condiciones determinadas por el MTC (Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones). Las cuales se detallan a continuación:
- Las empresas que presten servicio de transporte público local de pasajeros en rutas cortas y/o aquellas de mercancías en el ámbito local, con un máximo de recorrido de 80 km considerados desde el inicio del recorrido hasta el destino final del mismo.
 - Vehículos de propiedad de Gobiernos Locales y Regionales destinados a brindar servicios públicos, tales como transporte público de pasajeros, transporte de carga, recojo de residuos sólidos y aquellos destinados a brindar seguridad ciudadana (serenazgo).
 - Vehículos que transiten en zonas de frontera y en aquellos tramos finales de las carreteras que no tienen continuidad de 100 kilómetros, en donde se encuentre un peaje cercano.
42. Excepcionalmente pueden acceder a la tarifa diferenciada de peaje, los vehículos de una población de donde se encuentre una garita de peaje en una ubicación no mayor a 10 kilómetros y que para realizar sus actividades cotidianas la población afectada usa la Red Vial Nacional en un promedio de 30 km.
43. La tarifa diferenciada de Peaje la aplicará únicamente la garita de peaje intermedia entre el inicio del recorrido y el destino final del mismo, con un máximo de 80 km no siendo extensible a dos o más Unidades de Peaje ubicadas en la Red Vial Nacional, aunque el recorrido sea inferior o igual al kilometraje señalado.
44. Adicionalmente a estas dos modalidades de cobro, las tarifas normales y diferenciadas, por política de la empresa hay un cobro en base a una tarjeta prepago, la cual facilita el cobro y disminuye el tiempo de espera en cola. De ésta, lo que se regula son las recargas y el consumo por el efecto de uso de la vía, empero el costo particular de cada tarjeta no se encuentra regulado, siendo su precio determinado por la empresa prestadora del servicio. Este sistema presenta las siguientes características:
- Es un sistema que se puede adquirir para todo tipo de vehículos y puede utilizarse en los cinco peajes de la Autopista.
 - La compra de las tarjetas y las recargas puede realizarse las oficinas de Chiclayo ubicadas en Calle Huara 198 - Chiclayo o en las estaciones de Peaje.



45. El Cuadro N°6 presenta las Tarifas aplicables durante el año 2015, excluyendo las diferenciadas.

Cuadro N° 6			
TARIFAS (Peaje + IGV)			
(En S/. por unidad vehicular)			
Estación de peaje: Chicama, Pacanquilla y Mórrope ^{1/}			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por Unidad	8,05	9,50
Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	16,19	19,10
Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	24,24	28,60
Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	32,37	38,20
Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	40,42	47,70
Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	48,56	57,30
Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	56,61	66,80
Estación de peaje: Bayovar ^{1/}			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por Unidad	8,81	10,40
Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	17,63	20,80
Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	26,36	31,10
Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	35,17	41,50
Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	43,90	51,80
Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	52,71	62,20
Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	61,53	72,60
Estación de peaje: Sullana ^{2/}			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por Unidad	5,76	6,80
Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	11,53	13,60
Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	17,20	20,30
Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	22,97	27,10
Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	28,73	33,90
Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	34,41	40,60
Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	40,17	47,40

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

1/Se cobra en un solo sentido

2/Se cobra en ambos sentidos

46. El Cuadro N°7 muestra las tarifas diferenciadas aplicadas durante el 2015, de acuerdo al tipo de vehículo.



Cuadro N° 7
TARIFAS DIFERENCIADAS (Peaje + IGV)
(En S/. por unidad vehicular)

Estación de peaje: Chicama y Pacanquilla ^{1/} (tarifas diferenciadas)			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciados 1	Por Unidad	3,22	3,80
Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	4,32	5,10
Vehículos Pesados Diferenciados 1	Por Unidad	7,46	8,80
Vehículos Pesados Diferenciados 2	Por Unidad	9,92	11,70

Estación de peaje: Sullana ^{2/} (tarifas diferenciadas)			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligero Diferenciados	Por Unidad	2,37	2,80
Vehículos Pesado Diferenciados	Por Unidad	5,34	6,30

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

1/Se cobra en un solo sentido

2/Se cobra en ambos sentidos

47. Cabe señalar que para el cálculo de las tarifas diferenciada 1 y diferenciada 2 se aplican un descuento del 40,63% y 92,19% respectivamente, sobre las tarifas aplicables.

V. INVERSIONES

48. El cuadro siguiente muestra la relación de obras que el Concesionario se comprometió a realizar al momento de firmar el contrato de concesión. El monto de dicha inversión asciende a 300 millones de dólares, que corresponde al presupuesto total del Estudio Definitivo de Ingeniería.



Cuadro N° 8
INVERSIÓN REFERENCIAL POR TIPO DE OBRAS
(En Dólares)

DETALLE DEL ESTUDIO DE INGENIERÍA (EDI)	USD
OBRAS OBLIGATORIAS	144 969 630
- Evitamiento Trujillo	14 487 261
- Tramo Continuo Trujillo - Chicama	4 274 053
- Tramo Continuo Chicama - Chocope	3 914 471
- Tramo Continuo Chocope - Paján	2 416 400
- Tramo Continuo Paján - San Pedro - Pacasmayo	10 691 258
- Tramo Continuo Pacasmayo - Guadalupe	6 016 301
- Tramo Continuo Guadalupe - Mocupe	6 430 468
- Tramo Continuo Mocupe - Chiclayo	7 307 533
- Evitamiento Chiclayo	32 976 432
- Tramo Continuo Piura - Sullana	13 105 173
Costos de Obras de arte (puentes)	42 796 348
Peajes Sullana/Chicama	553 931
OBRAS ADICIONALES	65 088 254
- Evitamiento Chicama	2 882 660
- Evitamiento Chocope	2 945 939
- Evitamiento Paján	7 659 114
- Evitamiento Mocupe	6 172 140
- Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo	11 201 100
- Evitamiento Piura	5 073 614
- 10 Pasos a Desnivel	7 500 000
- 40 Puentes Peatonales	5 710 944
TOTAL	210 057 884
Gastos generales + Utilidad (20%)	42 011 577
Subtotal	252 069 461
IGV (19%)	47 893 198
PRESUPUESTO TOTAL	299 962 658

Fuente: Programa de Ejecución de Obras de COVISOL S.A.

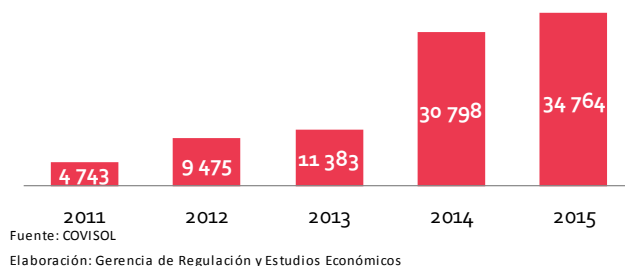
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

a. Evolución de las inversiones

49. La inversión realizada reconocida por el Regulador al año 2015 ascendió a USD 34,7 millones (incluido IGV), mientras que la inversión acumulada ascendió a USD 91,2 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 27,6% del total de la inversión estimadas en los estudios de ingeniería.



Gráfico N° 10
INVERSIONES RECONOCIDAS, 2011 – 2015
(En miles de USD, incluido IGV)



50. Al 2015, se continuó con la ejecución de la vía Evitamiento de Piura, la cual incluye la construcción del Puente Canal y el intercambio vial en el desvío Paita⁸
51. Cabe señalar que el Concesionario no ha podido continuar con los trabajos de construcción de la segunda calzada del tramo: Trujillo – Chiclayo, así como en los tramos Trujillo – Chicama y Paiján – San Pedro. Esto debido a que el Concedente no ha realizado la entrega de terrenos libre de interferencias, tal como establece el Contrato de Concesión.
52. Cabe señalar, que para el año 2016 se proyecta el reinicio de la construcción de la segunda calzada del tramo: Trujillo - Chiclayo, en la medida que el Concedente entregue los terrenos al Concesionario.

b. Pagos al Estados

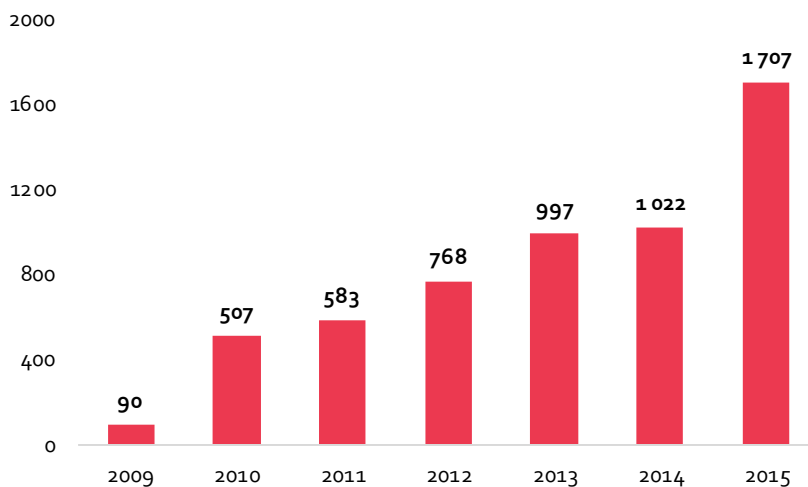
i. Aporte por regulación

53. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 15.12, acordada a través de las leyes N°26917 y N°27332, el aporte por regulación exigible al concesionario equivale al 1% de la facturación. En el 2015 dicho aporte ascendió en S/. 1,7 millones y superó el importe recaudado en el año 2014 en 66,9%. La mayor recaudación es explicada en gran parte al aumento del fluido vehicular, tanto en ejes como en unidades vehiculares.

⁸ Plan de Negocios – COVISOL, Marzo 2016



Gráfico N° 11
EVOLUCIÓN APORTES POR REGULACIÓN
Miles de Soles



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas - OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ii. Aporte por Supervisión

54. 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 del contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería. En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el CONCESIONARIO, también es aplicable dicho porcentaje sobre el valor de las inversiones. En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el Concesionario, el cuatro por ciento (4%) antes indicada se aplicará adicionalmente sobre el valor de las mismas.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Niveles de servicio

55. En julio de 2015 se realizó la medición del TEC⁹ y se observó un Tiempo de Espera en Cola de aproximadamente 30 segundos en cada una de las estaciones de peaje, cifra muy por debajo del límite de 180 segundos establecido en el Contrato de Concesión.
56. Por otro lado, de acuerdo con la cláusula 9.6 del Contrato de concesión, el CONCESIONARIO brindará transitabilidad¹⁰ parcial en un plazo no mayor a 6 (seis) horas desde que se haya reportado el incidente. Similarmente, brindará Transitabilidad plena en un plazo no mayor a 24 (veinticuatro) horas desde la denuncia de la emergencia o accidente. Al respecto el Concesionario ha cumplido con brindar el nivel de transitabilidad en plazos menores a los establecidos en el Contrato de Concesión.

⁹ Se entiende como TEC al promedio de tiempo de espera por vehículo, ponderado por el número de vehículos atendidos. El TEC se medirá siempre separadamente para cada sentido de circulación.

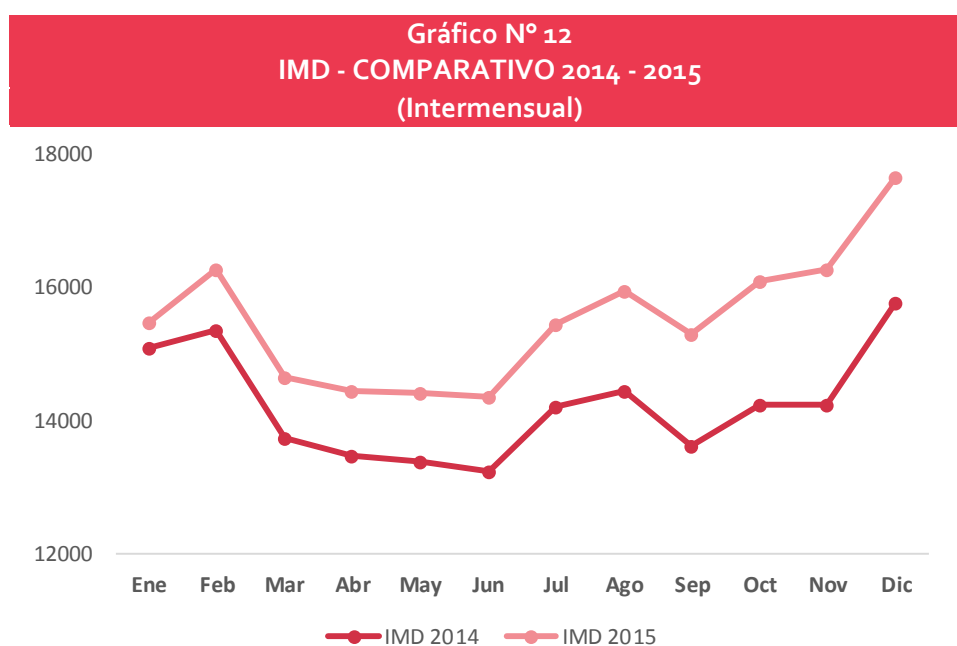
¹⁰ De acuerdo al contrato de Concesión se define como, "Nivel de servicio de la infraestructura vial que asegura un estado tal de la misma que permite un flujo vehicular regular durante un determinado periodo".



57. Por su parte, la cláusula 10.2 del Contrato de Concesión establece que la Velocidad media de recorrido: para vehículos livianos (de tramos no menores a 10 km.) no deberá ser inferior a 20 km/hr y en vehículos pesados no deberá ser inferior a 10 km/hr. Al respecto, el Concesionario también ha cumplido con dicho requerimiento.

d. Indicador de Tráfico

58. Dentro de los indicadores de tráfico que se han calculado se tienen, la Intensidad Media Diaria (IMD), el cual se basa en información que provee el concesionario.
59. La Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹ está referido al tránsito diario promedio por las vías. Como se observa en el Gráfico 12, este ha tenido una tendencia positiva respecto a sus similares mensuales del año 2014, derivado del mayor tráfico vehicular acumulado.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. El mes de diciembre es el que presenta un IMD más elevado (17659), basado en alto nivel de tráfico acaecido en dicho mes, lo que representó un 11,9% más de lo que ocurrió en el mismo mes en el año 2014.

b. Accidentes

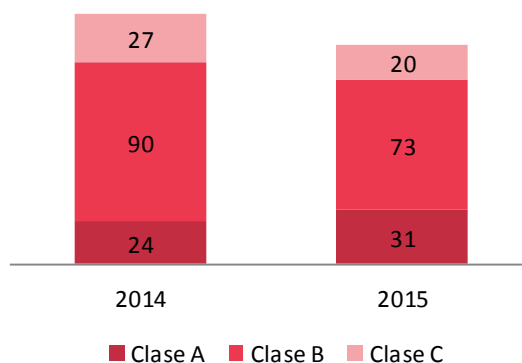
61. El número de accidentes en el 2015 fue 12,1%, menor que el registrado el año anterior; reduciéndose de 141 a 124. El Gráfico N° 13 muestra el número de accidentes según el tipo incidencias ocurridas en el mismo. Se puede apreciar que, de los 124 accidentes acontecidos en el 2015, 20 de ellos tuvieron pérdidas humanas, lo que representa 16,1% del total, cifra menor en 19,1% respecto al año 2014.

¹¹ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



Gráfico N° 13
ACCIDENTES SEGÚN TIPO 2014-2015



Clase A: Accidentes con daños materiales.

Clase B: Accidentes con heridos.

Clase C: Accidentes con fallecidos.

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. Del mismo modo, el número de accidentes con heridos también ha disminuido con relación a su similar del año anterior, pasando de 90 a 73. Por el contrario, en lo que se refiere a los accidentes con pérdidas materiales, este experimentó un incremento de 24 a 31, representando para el año 2015 el 25% del total de accidentes.
63. Por lo tanto, a pesar del incremento en el tráfico vehicular entre el 2014 y 2015, el número de accidentes en el año 2015 ha sido muy inferior a lo registrado en el año 2014. Este resultado podría explicarse por la mejor prestación de servicio que brinda el concesionario en cuanto a los niveles de servicio mínimos exigidos en el Contrato de Concesión.
64. En el Cuadro N° 9 se visualiza el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo del mismo, es decir A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). La principal causa de los accidentes corresponde al exceso de velocidad con 58 eventos, seguido por el cansancio del conductor, 31 accidentes.



Cuadro N° 9
ACCIDENTES SEGÚN TIPO Y CAUSA PROBABLE

TIPO	CANSANCIO DEL CONDUCTOR	CONDUCTOR EBRIO O DROGADO	EXCESO DE VELOCIDAD	FALLA MECÁNICA	IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	INVACIÓN CARRIL	MALA MANIOBRA	OTROS
A	14		15	2				
B	10	3	35	7	1	1	7	9
C	7		8				5	
TOTAL	31	3	58	9	1	1	12	9

Clase A: Accidentes con daños materiales.

Clase B: Accidentes con heridos.

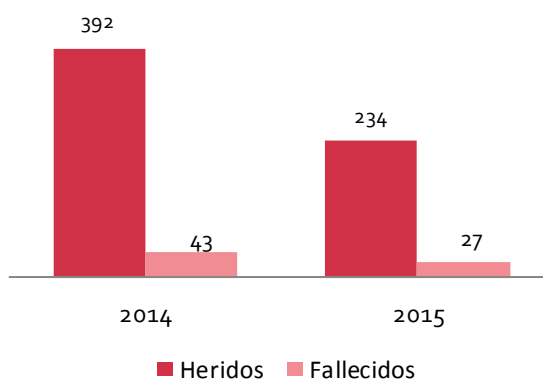
Clase C: Accidentes con fallecidos.

Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. Asimismo, derivados de los accidentes acontecidos, se presentaron 234 heridos, cifra menor en 40,3% de lo presenciado en el año 2014. Del mismo modo en el caso de víctimas mortales, dicho registro disminuyó en 37,2% en el año 2015, pasando de 43 fallecidos a 27 en el año 2015.
66. Por lo tanto, se evidencia que el Concesionario ha realizado los esfuerzos necesarios para mejorar sus niveles de servicio, lo cual ha permitido reducir el número de accidentes y por ende el número de heridos y fallecidos en la vía concesionada.

Gráfico N° 14
HERIDOS Y FALLECIDOS 2014-2015



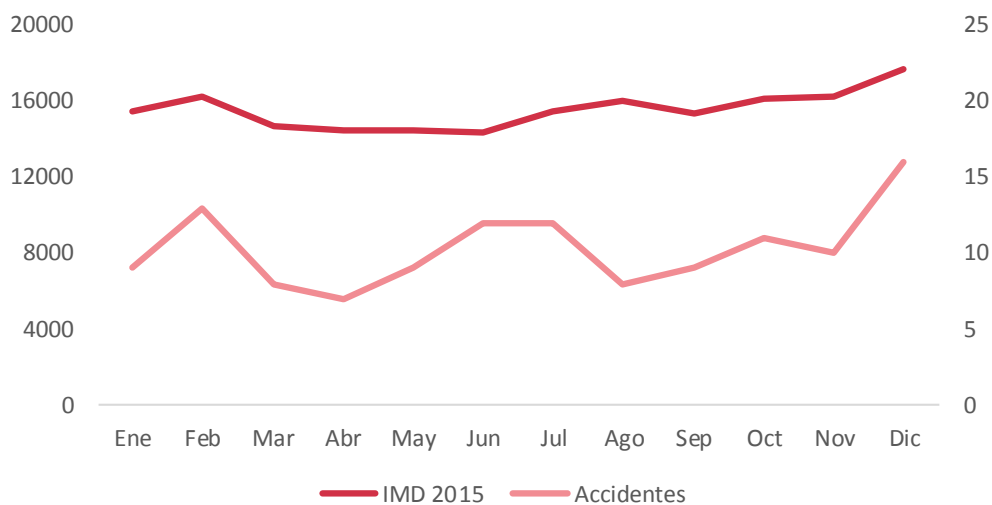
Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. El Gráfico 14 muestra la relación entre el IMD y el número de accidentes. Así, se puede identificar una relación positiva entre ambas variables, es decir, un mayor número de accidentes han ocurrido en los meses de mayor IMD. Esto podría explicarse por el hecho que al existir una mayor cantidad de vehículos transitando por la vía, la probabilidad de ocurrir un accidente aumenta.



Gráfico N° 15
IMD vs ACCIDENTES - 2015

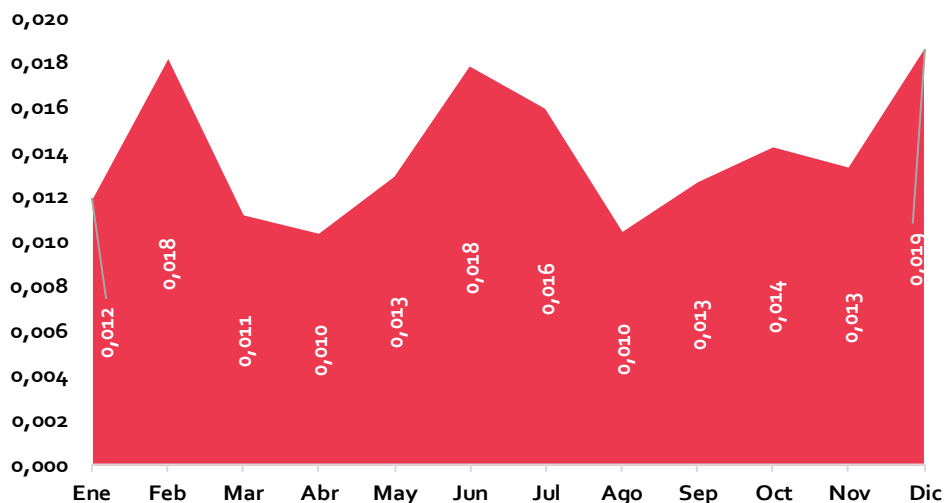


Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. Asimismo, si analizamos la eventualidad de accidentes según el número de vehículos (ver Gráfico N° 16), se observa que anualmente ocurre un accidente por cada 71,5 mil vehículos que transitaron por los tramos concesionados a COVISOL. Los meses con mayor incidencia de accidentes fueron febrero, junio y diciembre mientras que la menor ocurrencia de accidentes se dio en los meses de agosto y abril.

Gráfico N° 16
ÍNDICE DE ACCIDENTES CADA 1000 VEHÍCULOS - 2015
Mensual



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c. Reclamos

69. Con relación a los reclamos presentados, se registraron un total de 41 reclamos durante el año 2015, de los cuales el 100% fue resuelto por la entidad prestadora. La mayor



cantidad de estos fueron presentados por faltas de señalización y/o mantenimiento, representando el 44% del total de reclamos. Otra de las materias de reclamo con mayor presencia fueron los cobros por tarifa, con el 32% del total.

70. Cabe señalar que del conjunto de reclamos presentados, en su mayoría resultaron ser inadmisibles (95%) y el resto fueron considerados infundados o improcedentes, ninguno de ellos resultó ser fundado.

Cuadro N° 10
RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS
Año 2015

RECLAMOS	Presentados	Resueltos
Materia	41	41
Cobro de la Tarifa	13	13
Falta de Señalización	18	18
Mala Atención	10	10

Fuente: Concesionaria vial del Sol S.A.

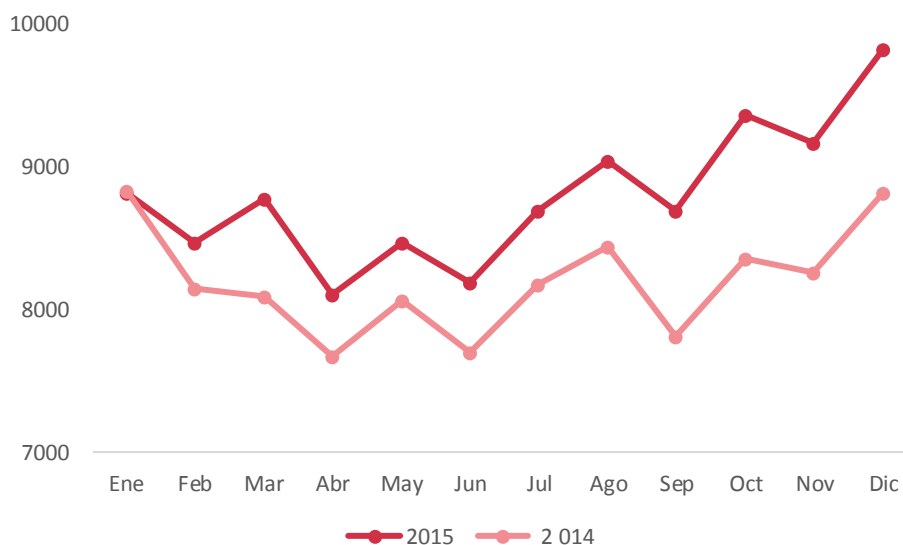
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. ANALISIS FINANCIERO

71. En el 2015 se recaudaron S/. 92,2 millones por concepto de cobro de peaje¹², lo que implicó un crecimiento de la recaudación en 9% con respecto a lo percibido el año anterior. En lo que respecta a vehículos livianos, la recaudación para el año 2015 fue de S/. 20,2 millones (21,9%), y en vehículos pesados fue de S/. 72,1 millones (78,1%).

Gráfico N° 17
EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA RECAUDACIÓN 2014 – 2015
(En miles de Nuevos Soles)

¹² No incluye IGV



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

72. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario, ascendente a USD 20 millones (sin incluir IGV). Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
73. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
74. El Concesionario deberá presentar un cronograma referencial de desembolsos al inicio de cada año de la Concesión, en el que establecerá los montos y oportunidad de desembolso, respetando la clasificación del uso y montos máximos establecidos por operación y conservación vial, que para el segundo año de la Concesión corresponde a:
 - Operación, hasta un monto máximo acumulado de USD 6,4 millones, sin incluir IGV.
 - Conservación Vial, hasta un máximo acumulado de USD 600 mil, sin incluir IGV.
75. Por otro lado, el Concedente se compromete a asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos durante el periodo que resulte menor entre: (i) 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. Este procedimiento se conoce como Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). Cabe resaltar que la recaudación por peaje en los años 2015 y 2014 superaron ampliamente al Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG) por el Estado, por lo cual no ha sido necesario que se dé por efectuado dicho concepto.



e. Estados Financieros

76. En el 2015, el Concesionario obtuvo ingresos por operación por un monto que asciende a S/. 204,8 millones, lo que representó un incremento de 9,5% con respecto a lo registrado en el año 2014 (187 millones aproximadamente).
77. Con respecto a los costos de operación, estos alcanzaron los S/. 142,6 millones (69,6% respecto a los ingresos totales), siendo un 1,5% mayor en comparación de lo que representó para el año 2014.



Cuadro N° 11
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
(En miles de Soles)

	2015	2014	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2015	2014	2015 / 2014
Ingresos de operación	204 812	187 033	100,0%	100,0%	9,5%
Costos de operación	(142 608)	(140 497)	-69,6%	-75,1%	1,5%
Utilidad Bruta	62 204	46 536	30,4%	24,9%	33,7%
Gastos de administración	(11 297)	(7 546)	-5,5%	-3,7%	49,7%
Otros ingresos	490	40	0,2%	0,0%	1125,0%
Utilidad de operación	51 397	39 030	25,1%	20,9%	31,7%
Ingresos financieros	429	4 607	0,2%	2,5%	-90,7%
Gastos financieros	(43)	(41)	0,0%	0,0%	4,9%
Pérdida de cambio, neta	21 725	(514)	10,6%	-0,3%	-4326,7%
Utilidad neta antes de impuesto a la renta	73 508	43 082	35,9%	23,0%	70,6%
Impuesto a la renta	(22 578)	(11 373)	-11%	-6%	98,5%
Utilidad (pérdida) neta del año	50 930	31 709	25%	17%	61%

Fuente: Estados Financieros Auditados - COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. Por otro lado, los gastos de administración del Concesionario registraron un incremento de 49,7% con relación al 2014, a consecuencia del incremento de remuneraciones y otros beneficios. Esto generó que la utilidad operativa del 2015 alcance los S/. 51,4 millones, cifra mayor en 31,7% respecto al año anterior.
79. La utilidad antes del impuesto a la renta presentó un incremento del 70,6% a consecuencia del aumento de la pérdida de cambio (neta), de 514 mil a 21,7 millones de soles entre el 2014 y 2015. Así, la utilidad antes de impuesto para el año en análisis fue de S/. 73,5 millones.
80. De esta manera, el impuesto a la renta del periodo 2014 alcanzó los S/. 22,6 millones y la utilidad neta ascendió a S/. 50,9 millones.
81. Con respecto a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que la empresa ha aumentado el valor de sus activos en 17,2%, pasando de S/. 246,8 en el 2014, a S/. 289,2 millones en el 2015. Dicho incremento fue impulsado por el aumento de las inversiones financieras, las cuales representan el 69,2% de los activos totales del 2015 y tuvieron una variación positiva interanual de 118%.
82. De otro lado, el activo corriente tuvo un incremento del 28%, alcanzando los S/. 240,6 millones, a consecuencia del incremento de las inversiones financieras que aumentaron en un valor de más de 100 millones (de S/. 91,6 millones a S/. 200,1 millones). Por su parte, al activo no corriente ha caído producto de la reducción de las cuentas por cobrar a empresas vinculadas (-23%) que representó más del 60% del total del activo no corriente.
83. Por el lado del pasivo corriente, éste registró un aumento del 79% debido a que la cuenta "otras cuentas por pagar" se incrementó en un 152%. En el año 2014 esta cuenta representaba el 26% de los pasivos corrientes, pasando a ser el 36% en el 2015.



Cuadro N° 12
ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2015	2014		2015	2014
ACTIVO CORRIENTE	240 559	187 554	PASIVO CORRIENTE	30 347	17 001
Efectivo y equivalente de efectivo	10 562	57 969	Obligaciones financieras	-	424
Inversiones Financieras	200 104	91 600	Cuentas por pagar comerciales	543	583
Cuentas por cobrar a partes comerciales	13 680	6 632	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	13 343	11 649
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	12 827	17 089	Otras cuentas por pagar	10 946	4 345
Otras cuentas por cobrar	2 468	13 855	Anticipo del Concedente	5 515	-
Suministros y papelería	61	90			
Gastos contratados por anticipado	857	319	PASIVO NO CORRIENTE	54 654	76 525
			Obligaciones financieras	-	330
ACTIVO NO CORRIENTE	48 681	59 281	Anticipo del Concedente	19 121	57 686
Cuentas por cobrar a empresas vinculadas	29 388	38 412	Provisiones	15 089	6 323
Otras cuentas por cobrar	4 239	4 534	Pasivo por impuesto a la renta diferido	20 444	12 186
Instalaciones, Muebles y equipo, neto	3 927	2 343			
Activo intangible	11 127	13 992	TOTAL PASIVO	85 001	93 526
			PATRIMONIO NETO	204 239	153 309
			Capital	113 310	113 310
			Resultados acumulados	90 929	39 999
TOTAL ACTIVO	289 240	246 835	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	289 240	246 835

Fuente: Estados Financieros Auditados - COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. Con respecto al pasivo no corriente, este se redujo en 29% a consecuencia de la reducción del anticipo del Estado en 67%, el cual se redujo de S/. 57,6 millones a S/. 19 millones en el periodo 2014-2015. Adicionalmente, el pasivo por impuesto a la renta diferido se incrementó de S/ 12,1 millones a S/. 20,4 millones.
85. Por tanto, al 31 de diciembre de 2015, los resultados acumulados alcanzaron los S/. 39,9 millones (127% más que el 2014), lo cual incrementó en 33% el patrimonio neto de la empresa. Por su parte, el capital se mantuvo invariable en el año bajo análisis.
86. Con respecto a la composición del Estado de Situación Financiera, se puede observar que el activo corriente pasó de representar el 76% de los activos totales en el 2014, a 83,2% en el 2015, influenciado por el incremento de la cuenta inversiones financieras.
87. Con respecto al activo no corriente, éste pasó de representar el 24% del total de activos en el 2014 a 16,8% en el 2015, a consecuencia de la reducción de las cuentas por cobrar a empresas vinculadas. Cabe resaltar que el capital representa el 39,2% del total de activos del 2015.

f. Indicadores Financieros

i. Ratios de Rentabilidad

88. Al analizar los ratios de rentabilidad observamos que la empresa ha ganado eficiencia operativa, como resultado del aumento de los ratios de margen bruto, operativo y neto en referencia al año 2014. Asimismo, los ingresos producidos por el Concesionario cubren los gastos incurridos (Operativos, Financieros, Impuestos, etc.). A su vez, el margen de EBITDA nos da una idea que la empresa está generando autosostenibilidad en el tiempo, ya que es capaz de mantenerse a flote en el corto plazo.



89. Finalmente, en el 2015 el Concesionario obtuvo un mayor ROE¹³ y el ROA¹⁴, a los registrados en el año 2014. Esto nos permite inferir que el efecto apalancamiento ha sido positivo y ha permitido generar beneficios al Concesionario.

Cuadro N° 13
RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015 - 2014

Ratios	2015	2014
Margen Bruto	30,4%	24,9%
Margen Operativo	25,1%	20,9%
Margen Neto	24,9%	17,0%
Margen EBITDA	25,5%	21,2%
ROE	24,9%	20,7%
ROA	17,6%	12,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados - COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

ii. Ratios de Liquidez

90. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha disminuido su capacidad para cubrir sus obligaciones con sus activos más líquidos, en el corto plazo. Esto se debe a la gran caída de la cuenta efectivo en el último año, por el ejemplo en el caso de la prueba ácida que muestra los pasivos altamente líquidos indica que no cubriría eficientemente las deudas de corto plazo, debido a que dicho indicador es menor a 1. Adicionalmente, se muestra que el capital de trabajo disponible ha tenido un incremento significativo respecto a su similar del 2014 (23,2%). Por otro lado se observa un deterioro en la rotación del capital respecto al 2014, lo que indica que en el año 2015 los ingresos no cubrían el total disponible de capital circulante (capital de trabajo).

Cuadro N° 14
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015 - 2014

Ratios	2015	2014
Liquidez clásica	7,93	11,03
Prueba ácida	0,85	5,23
Liquidez absoluta	0,35	3,41
Capital de Trabajo	210 212	170 553
Rotación K	0,97	2,68

Fuente: Estados Financieros Auditados 2013, 2014 - COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

91. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que el endeudamiento del activo representó el 29,4%, es decir los activos de la concesión fueron financiados por terceros en dicha proporción y que la deuda representa el 41,6% del total del patrimonio neto. Por otro lado, el índice de solvencia nos refleja que el activo corriente cubre para el año 2015 en aproximadamente 7,9 veces el pasivo circulante, cifra menor a lo acontecido en el 2014 (11 veces). Este resultado se debe al incremento del pasivo corriente.

¹³ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta/Patrimonio Neto

¹⁴ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta /Activo Total.



Cuadro N° 15
RATIOS APALANCAMIENTO / ENDEUDAMIENTO
2015 - 2014

Ratios	2015	2014
Deuda - Patrimonio	41,6%	61,0%
Endeudamiento del Activo	29,4%	37,9%
Calidad de la Deuda	35,7%	18,2%
Índice de Solvencia	7,9	11,0

Fuente: Estados Financieros Auditados - COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VIII. CONCLUSIONES

- El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo.
- En primer lugar, se observa que Covisol ha presentado resultados operativos y de gestión bastante favorables. Esta obtuvo una utilidad operativa de 50,9 millones de soles, cifra mayor en 61% con respecto a lo que percibió en el 2014. Adicionalmente sus ratios financieros fueron muestra que el Concesionario puede solventar sus deudas tanto de corto como largo plazo.
- El crecimiento del tráfico vehicular tanto en unidades como medido en ejes fue 8,9% y 5,6% respectivamente, lo cual le permitió obtener una mayor recaudación por concepto de cobro de peaje (+7,8%). Asimismo el tráfico estuvo compuesto por 50,5% de vehículos ligeros y 49,5% de pesados, medido en unidades mientras que medido en ejes, los vehículos pesados alcanzaron cerca del 79% del total.
- El incremento de la tarifa en 9,4% para Bayovar y 6,25% en Sullana, proveniente del reajuste tarifario realizado en febrero del 2015, junto con el mayor tráfico reportado, explican los mayores ingresos que ha percibido el Concesionario y el mayor aporte por regulación acontecido en el 2015 (S/. 1,7 millones). Cabe señalar que, la estación de peaje con mayor participación del total de tráfico fue Chicama con más del 30%, tanto en unidades vehiculares como en ejes cobrables
- Por otro lado, se evidencia un retraso en la ejecución de inversiones de Covisol, derivado del incumplimiento por parte del Concedente de la entrega de predios debidamente liberados. Cabe señalar que el Concesionario solo ha ejecutado el 27,6% del compromiso de inversión, pese a que este cuenta con recursos suficientes para la ejecución de obras y el pago de los gastos de operación; acreditados desde la fecha del Cierre Financiero.
- Finalmente, a pesar del incremento en el flujo vehicular, el número de accidentes mostró una reducción de 12,1%, pasando de 142 a 124 entre el 2014 y el 2015. Esto trajo como consecuencia que la cifra de heridos y fallecidos también se reduzca en el último año (-40,3% y -37,2% respectivamente).



IX. ANEXOS

Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.			
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana			
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015			
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	Fecha de suscripción	25 de agosto de 2009.	Contrato de concesión
3	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)
4	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5 (p. 22)
5	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
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (USD 360 millones).	Inversión proyectada referencial



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
7	Descripción de Obras	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual</u> de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE.▪ <u>Obras Obligatorias:</u><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.▪ <u>Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso:</u><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 desnivel.- 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)
8	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)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Capital mínimo	<ul style="list-style-type: none">▪ Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 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)
10	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:<ul style="list-style-type: none">- 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.▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:<ul style="list-style-type: none">- Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 700 000,00.- 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: USD 5 260 000,00.	Cláusula 11.2. (p. 66) Cláusula 11.3. (p. 67)
11	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> <ol style="list-style-type: none">a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885).b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad.c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.	Cláusula 11.6. (p. 68-69)
12	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) Cláusula 18.13. (p. 104-105)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	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.▪ Fideicomiso de la Recaudación.	Anexo IX (p. 181-184)
14	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)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none">▪ 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.▪ 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.▪ Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.▪ Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.	Cláusula 10.7. - 10.10. (p. 64 - 65)
16	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)
17	Inicio de operaciones	<p>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.</p>	Cláusula 8.10. (p. 55)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Estándares de servicio	acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.▪ 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.▪ 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 USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.▪ 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 USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.▪ 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 USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.▪ Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.	Cláusula 9.4.a (p. 58-59) Cláusula 9.5. (p. 59-60)
20	IMAG	<ul style="list-style-type: none">▪ Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.▪ El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre:<ul style="list-style-type: none">(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.	Cláusula 1.9.54. (p. 17) Cláusula 10.2. (p. 61-62)



RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: AUTOPISTA DEL SOL - TRAMO TRUJILLO - SULLANA

Concesionario	COVISOL S.A
Modalidad	AUTOSOSTENIBLE
Período:	2009 - 2015

a. Tráfico

	UNIDAD	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Vehículos								
- Livianos	Vehículo	711 182	2 744 858	3 169 242	3 429 464	3 691 887	3 859 268	4 460 799
- Pesados	Vehículo	933 388	3 509 952	3 846 424	4 004 524	4 143 956	4 258 202	4 375 451
Número de Ejes cobrables								
- Livianos	Eje	711 182	2 744 858	3 169 242	3 429 464	3 691 887	3 859 268	4 460 799
- Pesados	Eje	3 412 356	12 922 694	14 303 618	15 026 276	15 475 200	16 170 088	16 699 139

Número de Vehículos por unidad de peaje:

Unidad Chicama		562 620	2 138 374	2 374 466	2 556 372	2 619 086	2 753 000	2 964 126
- Livianos	Vehículo	239 126	938 884	1 058 260	1 146 044	1 193 722	1 281 192	1 490 152
- Pesados	Vehículo	323 494	1 199 490	1 316 206	1 410 328	1 425 364	1 471 808	1 473 974
Unidad Pacanguilla		311 566	1 172 338	1 334 758	1 417 716	1 473 116	1 545 466	1 672 472
- Livianos	Vehículo	113 404	439 306	508 414	558 172	595 284	626 204	735 914
- Pesados	Vehículo	198 162	733 032	826 344	859 544	877 832	919 262	936 558
Unidad Mórrope		151 486	589 016	658 466	680 798	732 820	818 750	914 544
- Livianos	Vehículo	43 562	175 344	207 038	220 234	252 448	304 170	374 072
- Pesados	Vehículo	107 924	413 672	451 428	460 564	480 372	514 580	540 472
Unidad Bayovar		143 244	552 874	605 062	616 798	672 542	725 056	775 314
- Livianos	Vehículo	41 836	156 674	172 932	178 488	203 280	228 158	255 368
- Pesados	Vehículo	101 408	396 200	432 130	438 310	469 262	496 898	519 946
Unidad Sullana		475 654	1 802 208	2 042 914	2 162 304	2 338 279	2 275 198	2 509 794
- Livianos	Vehículo	273 254	1 034 650	1 222 598	1 326 526	1 447 153	1 419 544	1 605 293
- Pesados	Vehículo	202 400	767 558	820 316	835 778	891 126	855 654	904 501

Número de Ejes cobrables

Unidad Chicama		1 381 306	5 192 846	5 781 864	6 315 014	6 336 460	6 655 920	6 820 840
- Livianos	Eje	239 126	938 884	1 058 260	1 146 044	1 193 722	1 281 192	1 490 152
- Pesados	Eje	1 142 180	4 253 962	4 723 604	5 168 970	5 142 738	5 374 728	5 330 688
Unidad Pacanguilla		912 592	3 405 126	3 872 494	4 082 000	4 198 022	4 405 434	4 594 720
- Livianos	Eje	113 404	439 306	508 414	558 172	595 284	626 204	735 914
- Pesados	Eje	799 188	2 965 820	3 364 080	3 523 828	3 602 738	3 779 230	3 858 806
Unidad Mórrope		490 134	1 887 714	2 084 108	2 135 812	2 245 824	2 460 004	2 631 384
- Livianos	Eje	43 562	175 344	207 038	220 234	252 448	304 170	374 072
- Pesados	Eje	446 572	1 712 370	1 877 070	1 915 578	1 993 376	2 155 834	2 257 312
Unidad Bayovar		458 700	1 802 118	1 987 558	2 018 864	2 182 728	2 361 254	2 520 698
- Livianos	Eje	41 836	156 674	172 932	178 488	203 280	228 158	255 368
- Pesados	Eje	416 864	1 645 444	1 814 626	1 840 376	1 979 448	2 133 096	2 265 330
Unidad Sullana		880 806	3 379 748	3 746 836	3 904 050	4 204 053	4 146 744	4 592 296
- Livianos	Eje	273 254	1 034 650	1 222 598	1 326 526	1 447 153	1 419 544	1 605 293
- Pesados	Eje	607 552	2 345 098	2 524 238	2 577 524	2 756 900	2 727 200	2 987 003

b. Recaudación

Recaudación	UNIDAD	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles	3 121 550	11 442 562	13 944 303	16 230 235	18 863 377	20 358 726	24 337 193
Recaudación Pesados	Soles	12 819 155	45 974 823	53 614 791	69 117 495	74 284 563	78 011 734	81 284 354
Tarjetas Prepago	Soles					353 917	1 603 553	3 393 078
Otros Ingresos	Soles					16 363 797	28 993 461	96 308 685
Total	Soles	15 940 704	57 417 385	67 559 094	85 347 730	109 865 654	128 967 475	205 323 310

c. Accidentes

Indicador	UNIDAD	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Accidentes	Persona	17	124	93	120	144	141	124
Número de personas heridas	Persona	2	235	166	242	301	392	234
Número de personas fallecidas	Persona	0	55	35	29	29	43	27

Fuente: COVISOL S.A; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente Donayre

César Balbuena Vela

Jorge Cárdenas Bustíos

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo Barnuevo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré

**Jefe de Estudios
Económicos**

José Aguilar Reátegui

Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez

Sandra Queija de La Sotta

Victor Alejandro Chang Rojas

Wilmer Zela Moraya

Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez

Whiny Daise Espinoza Vega