



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil (Tramo N° 5)

2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	6
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
IV. TARIFAS REGULADAS	16
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	17
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	19
VII. INDICADORES FINANCIEROS.....	22
VIII. CONCLUSIONES	27
ANEXO	30

CUADROS

Cuadro N° 1 OBRAS COMPROMETIDAS POR EL CONCESIONARIO	7
Cuadro N° 2 INFRAESTRUCTURA VIAL POR SUBTRAMO, INTEROCEÁNICA SUR TRAMO N° 5.....	10
Cuadro N° 3 TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015	13
Cuadro N° 4 VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014-2015	13
Cuadro N° 5 TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2014 - 2015	14
Cuadro N° 6 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2015	15
Cuadro N° 7 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL 2015	16
Cuadro N° 8 INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2015.....	17
Cuadro N° 9 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE RECLAMOS	21
Cuadro N° 10 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015	23
Cuadro N° 11 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 y 2015	24

Gráficos

Gráfico N° 1 TRAMO CONCESIONADO DE LA INTEROCEÁNICA SUR, TRAMO N° 5	9
Gráfico N° 2 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR TIPO DE VEHÍCULO, 2013-2015	12
Gráfico N° 3 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO, 2015	14
Gráfico N° 4 APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015.....	19
Gráfico N° 5 IIRSA Norte: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015.....	20
Gráfico N° 6 ACCIDENTES Y DAÑOS PERSONALES, 2015	20
Gráfico N° 7 INDICADORES DE ACCIDENTES, 2013- 2015.....	21
Gráfico N° 8 INDICADORES DE RENTABILIDAD PERIODO 2014 – 2015.....	25
Gráfico N° 9 RATIOS DE LIQUIDEZ PERIODO 2014 – 2015.....	26
Gráfico N° 10 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO PERIODO 2013 - 2015	27

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N°5)



Resumen Ejecutivo

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2015, de la Concesión IIRSA Sur Tramo N° 5 Matarani – Azangaro - Ilo. El informe describe, entre otras, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, desempeño financiero, entre otros.

El Tramo N°5 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil se entregó en concesión el 24 de octubre de 2007 a la empresa Concesionario Vial del Sur S.A. (en adelante, COVISOL) de capitales ecuatorianos. El contrato de concesión se suscribió por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (Build Operate and Transfer).

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sur S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo: 65% Construcción y Administración: 25% Concesionaria Norte - CONORTE: 10%
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Mejor Oferta Económica (MOE)*
Inversión comprometida	USD 199 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2015	US\$ 186 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	24 de octubre de 2007
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

La Concesión se compone de 3 sub-tramos. El tramo Matarani (Región Arequipa) – Juliaca (Región Puno) posee una extensión de 369,24 km. El segundo sub-tramo comunica Ilo (Región Moquegua) con Juliaca (Región Puno) y posee la mayor extensión de los 3 sub-tramos, 403,27 km. El tercer sub-tramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,17 km. De esta forma, la longitud total del Tramo N° 5 es de 854,68 km.

En 2015, el tráfico vehicular se incrementó en 12,3% sumando un total de 8 millones de vehículos. De estos, el 52,8% fueron vehículos ligeros y el 47,2% vehículos pesados. La Concesión cuenta con 8



estaciones de peaje, de ellas, la estación de Uchumayo, Caracoto y Patahuasi son las estaciones que registraron el mayor tráfico, concentrando el 34,1%, 24,1% y 14,6% del tráfico total, respectivamente. Las estaciones de menor tráfico son las estaciones de Ilo y Pampa Cuellar en la región Moquegua, con una concentración de 5,4% y 2,9% del tráfico total, respectivamente.

Adicionalmente, el número de ejes cobrables se incrementó en 11,7%, los ejes de los vehículos ligeros se incrementaron en 14,3% y los de vehículos pesados en 115%. En el caso de los vehículos pesados el mayor tráfico se registró en los vehículos de 2 ejes que concentró el 39,5% de vehículos pesados, seguidos de los vehículos de 6 ejes con 36,2%.

Para el 2015, las tarifas de peaje vigentes continuaron siendo las mismas tarifas cobradas previas al inicio de la Concesión, es decir, no han tenido variación.

En lo referente a inversiones reconocidas, a diciembre de 2015, la inversión ejecutada reconocida desde el inicio de la Concesión ascendió a USD 186,9 millones, lo que representó un avance de obra de 93,8%. Restan por ser invertidos USD 12,4 millones.

En relación a los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO, durante el año 2015, se desembolsó a favor del Concesionario un monto total ascendente a S/. 31 millones; mientras que los ingresos recaudados por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/. 74 millones, con lo cual dichos ingresos fueron suficientes para cubrir el 100% por concepto de PAMO.

Respecto a los aportes por regulación estos alcanzaron un monto de S/. 1,3 millones para el 2015, lo cual representó una reducción del 11,3% con respecto al año anterior.

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos durante 2015. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 96,7%. El número de accidentes de tránsito se redujo en 7% contabilizándose 519 accidentes (en el 2014 se contabilizaron 556 accidentes). Asimismo, también se registró una caída en el número de heridos de 38% (de 608 a 379) y en el número de víctimas en 47% (de 88 a 47). Ninguno de los reclamos presentados (24) fue declarado fundado, siendo que la mayoría estuvieron relacionados con la calidad del servicio (19).

Durante 2015, los ingresos totales de COVISUR ascendieron a S/. 164 millones, lo cual significó un incremento de cerca de 100% respecto a los ingresos registrados el año anterior (S/. 80 millones). Por su parte, los costos de operación también experimentaron un incremento en dicho periodo (110%), al pasar de S/. 74 millones a S/. 157 millones. Así, gracias a los mayores ingresos, la utilidad neta registró un aumento de 67%, al pasar de S/. 1,1 millones a S/. 1,87 millones.

Los indicadores financieros de rentabilidad del Concesionario mostraron un comportamiento mixto durante 2015. El margen de utilidad bruta fue de 4,4% (menor al 6,6% registrado en el 2014), el margen de utilidad operativa fue de 0,8% (similar a la registrada en el año 2014) y el margen de utilidad neta fue de 1,1% (en el año 2014 este margen fue de 1,4%). Caso contrario ocurrió con los valores del retorno sobre el patrimonio (ROE)¹ que tuvo un valor de 2,5%, mayor al 1,6% del año 2014 y el retorno

¹ En economía, la rentabilidad financiera o «ROE» (por sus iniciales en inglés, *Return on equity*) relaciona el beneficio económico con los recursos necesarios para obtener ese lucro. Dentro de una empresa, muestra el retorno para los accionistas de la misma, que son los únicos proveedores de capital que no tienen ingresos fijos. La rentabilidad puede verse como una medida de cómo una compañía invierte fondos para generar ingresos. Se suele expresar como porcentaje.



sobre los activos (ROA) ² que fue de 1,2%, mayor al 0,8% del año 2014. Así, tanto los accionistas como la empresa tuvieron mejores utilidades por cada sol invertido en la Concesión.

En lo que respecta al grado de liquidez de la empresa, los indicadores mostraron resultados mixtos. El ratio de liquidez general (activo corriente sobre pasivo corriente) muestra que la empresa cuenta con suficiente liquidez para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo al incrementar su valor de 1,1 veces en el 2014 a 1,4 veces en el 2015. Sin embargo, al evaluar la liquidez de la empresa utilizando el ratio de prueba acida y liquidez absoluta, la empresa no cuenta con los activos corrientes suficientes para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo, pues los mismos registraron valores por debajo de la unidad.

En cuanto a los indicadores de endeudamiento de la empresa (pasivos/activos totales) para el 2015 alcanzó este valor al 52% (en el 2014 este fue de 49%) es decir que poco más de la mitad del valor de los activos totales es producto de deuda contraída por la Concesión. De forma similar, el ratio de endeudamiento (pasivo/ patrimonio) tuvo un valor de 107%, (En el 2014 se tuvo un valor de 96,9%) lo que indica que la empresa en el 2015 tuvo más deudas que el patrimonio para cubrirlas.

² El ROA se define como el rendimiento económico sobre la inversión total realizada sin considerar la forma de su financiación. Los activos totales son netos ya que se entiende que la amortización y la depreciación no generan resultado.



INFORME DE DESEMPEÑO 2015

CONCESIÓN DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR PERÚ – BRASIL (TRAMO N°5)

I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.

a. Composición de la empresa

1. COVISUR está conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo Constructores S.A. (H&H) de capitales ecuatorianos con el 65% de acciones, Construcción y Administración S.A. (CASA) de capitales peruanos con el 25% de acciones y CONORTE, Concesionaria de la Red Vial de la Provincia de Guayas, Ecuador, que pertenece al grupo de H&H con el 10% de acciones.

b. Principales Características del Contrato de Concesión.

2. El Contrato tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. El contrato de concesión se suscribió por un plazo de 25 años desde la fecha de inicio de la explotación, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo.
3. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que COVISUR construye, financia y se hace cargo del proyecto infraestructura por un periodo determinado, luego del cual entrega la infraestructura al Estado. Así, la infraestructura que forma parte del tramo de la concesión mantiene en todo momento su condición pública.
4. La modalidad de la Concesión es cofinanciada, por lo cual el Estado Peruano se encuentra obligado a financiar el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).
5. El total de las obras comprende una extensión de 854,68 km que incluyen las obras establecidas en el Contrato de Concesión y en la Adenda 1 y 2. Las obras comprenden la construcción del tramo Humajalzo – Puente Gallatini y la vía de evitamiento de Azángaro que suman 84 km, la rehabilitación de los tramos Moquegua – Juliaca y Yura – Azángaro con una extensión conjunta de 557 km y la puesta a punto de los tramos Matarani – Yura e Ilo – Desv. Moquegua con una extensión en conjunto de 214 km.
6. El monto de estos compromisos de inversión original se estimó en USD 185 120 841. En septiembre de 2008 el Concesionario suscribió un contrato con la empresa vinculada Construcción y Administración S.A. para que se encargue de la construcción de las obras del Tramo N°5. El contrato de suma alzada fue por un monto de USD 175 281 000 incluido el IGV.
7. Adicionalmente, se añadieron inversiones relacionadas a las obras adicionales de Puente Bello, San Camilo, y la adecuación de los niveles de servicio del sector 9, incrementándose el valor de las inversiones programadas a S/. 199 millones.



Cuadro N° 1
OBRAS COMPROMETIDAS POR EL CONCESIONARIO

SECTOR	LONGITUD (km)
Construcción	83,86
Humajalco - Pte. Gallatini	76,27
Vía Evitamiento Azángaro	7,59
Rehabilitación	557,01
Moquegua - Juliaca	244,58
Yura - Azángaro	312,43
Puesta a Punto	213,81
Matarani - Yura	131,39
Ilo - Dv. Moquegua	82,42

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

8. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 15.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y 10 de la Ley N° 27332. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión. Este monto asciende al 1% de los ingresos del Concesionario.
9. De acuerdo al literal b) de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de Explotación, y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción, el Concesionario deberá cobrar la tarifa de peaje vigente. En el caso de los peajes de Matarani y Uchumayo se cobrará la misma tarifa que a la fecha de suscripción del Contrato cobra el actual concesionario del tramo Arequipa – Matarani.
10. A partir de que se cumpla el periodo antes indicado, el Concesionario deberá cobrar una tarifa de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable. Esta tarifa también será de aplicación en las estaciones de peaje de Matarani y Uchumayo.
11. El literal d) de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión establece la forma en que los peajes serán reajustados por inflación y tipo de cambio cada 12 meses de forma ordinaria. Los ajustes se realizarán a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aprobación de la culminación de las obras.

$$Peaje_i = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

Donde:

- Peaje: es el monto a cobrar en Soles sin incluir el Impuesto General a las Ventas ni otros aportes de ley para vehículos livianos –o por eje para vehículos pesados.
- i: es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario.
- o: es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.



- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
12. De producirse una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario en el cual el peaje será fijado incorporando a la fórmula de ajuste, en el primer componente, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
 13. Con referencia a los vehículos con tarifa diferenciada, el Concedente se obliga a no incrementar la proporción, a la fecha de cierre, de ejes sujetos a este beneficio con respecto del tráfico total.
 14. A diciembre de 2015 se han suscrito dos Adendas al Contrato de Concesión:
 15. La Adenda N° 1 se suscribió el 26 de noviembre de 2010 y tenía por objeto incluir dentro de la Concesión el tramo de vía comprendido entre el km. 99 y el km. 115 de la carretera binacional Ilo-Desaguadero y la vía de evitamiento de Azangaro (obra ya concluida por el Concesionario).
 16. La Adenda N° 2 se suscribió el 24 de junio de 2011 y tenía por objeto precisar el quinto párrafo del Numeral 3 del Apéndice 5 del Anexo XIII, referido a la revisión del PAMO, y precisar el cuarto párrafo del Literal A del Apéndice 3 del Anexo XIII, referido al PAMO, así como el Literal b) del Apéndice 4 del Anexo XIII referido a la Cuenta de Mantenimiento Periódico del Contrato de Concesión.
- c. Área de Influencia.**
17. Tal como se muestra en el Gráfico N° 1 la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las regiones de Arequipa y Moquegua con la región de Puno. Se constituyen de esta forma, dos corredores viales que comunican la ciudad de Juliaca con los puertos de Ilo y Matarani. La ciudad de Arequipa se encuentra en el tramo Matarani – Juliaca y en el tramo Ilo – Juliaca se encuentran las ciudades de Moquegua y Puno.



Fuente: COVISUR.

d. Infraestructura y equipos

18. El Tramo N° 5 de la Interoceánica se compone de 3 sub-tramos, el tramo Matarani – Juliaca posee una extensión de 369,24 km. El segundo sub-tramo, casi paralelo al primero, comunica Ilo con Juliaca y posee la mayor extensión de los 3 sub-tramo, 403,27 km. El tercer sub-tramo se encuentra en la región de Puno, comunica las ciudades de Juliaca y Azángaro y tiene una extensión de 82,17 km. De esta forma, la infraestructura total del tramo 5 comprende una longitud de 854,68 km.



Cuadro N° 2
INFRAESTRUCTURA VIAL POR SUBTRAMO, INTEROCEÁNICA SUR TRAMO N° 5

Subtramo	Sectores	Ruta	Longitud (Km)	Departamento
Matarani - Juliaca	Matarani - Emplame Panamerica	30	58,0	Arequipa
	Emplame Panamerica - Arequipa	15	14,7	Arequipa
	Arequipa - Yura	30	58,8	Arequipa
	Yura - Patahuasi	30	52,9	Arequipa
	Patahuasi - Imata	30	52,7	Arequipa
	Imata - Santa Lucía	O30	73,2	Arequipa
	Santa Lucía - Juliaca	O30	59,0	Arequipa/Puno
Ilo - Puno – Juliaca	Ilo - Repartición	34	44,5	Moquegua
	Repartición - Dv Moquegua	O1S	37,9	Moquegua
	Dv Moquegua - Torata	34	28,2	Moquegua
	Torata - Humajalzo	32	71,2	Moquegua
	Humajalzo - Pte. Gallatini	32	76,3	Moquegua
	Pte. Gallatini - Puno	32	96,4	Puno
	Puno - Juliaca	O3S	48,8	Puno
Juliaca - Azángaro	Juliaca - Calapuja	O3S	24,0	Puno
	Calapuja - Mataro	D106	18,5	Puno
	Mataro - Azángaro	V531	32,1	Puno
	Evitamiento de Azángaro	V531	7,6	Puno
Total de Longitud			854,7	

Fuente: Contrato de Concesión y Adendas.

19. De acuerdo a los Estados Financieros Auditados del 2015, el valor de los activos fijos (instalaciones, maquinarias y equipos) para el año 2015 fue de USD 4,7 millones (que representa el 4,3% del total de activos de la empresa) correspondiendo S/. 1,5 millones a vehículos, S/. 1,3 millones a instalaciones y S/. 4 millones a equipos diversos.

e. Hechos de importancia

20. Se culminó el mantenimiento periódico de los sectores 4,5 y 6. y el mantenimiento periódico del sector 13.
21. Se inició la construcción de las obras de la Segunda Calzada de la Autopista Puno – Juliaca.



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

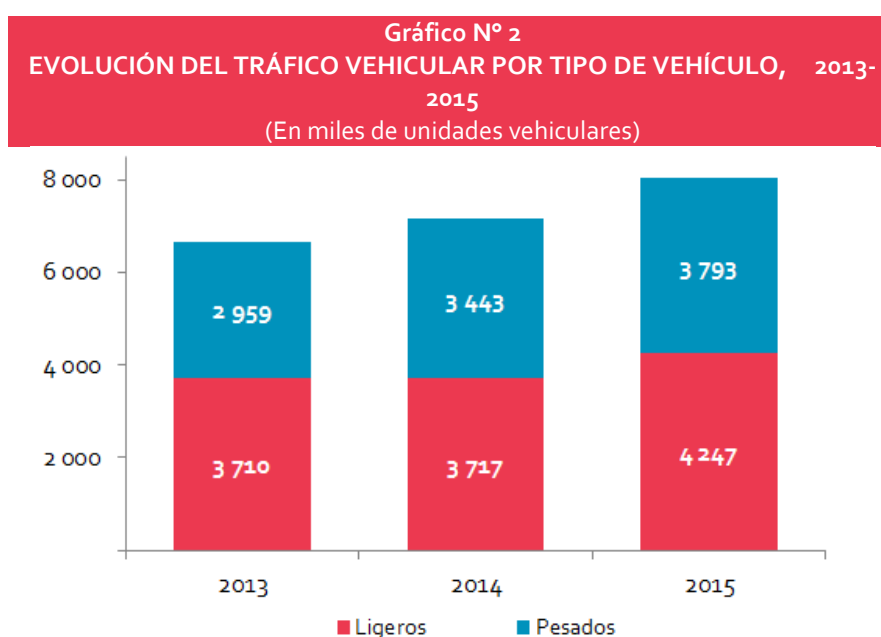
a. Servicios prestados

22. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere a COVISUR la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera, para lo cual le confiere el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos.
23. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluyó la administración de las unidades fijas de peaje existentes de Matarani, Uchumayo, Ilo y Caracoto, y las unidades de peajes móviles de Patahuasi, Santa Lucía y Pampa Cuellar. Se proyecta que estas unidades móviles tengan en el futuro una instalación fija.
24. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
 - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico y traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 km.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina.
 - El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje.
 - A diferencia de otros contratos de concesión, el de COVISUR no establece de forma explícita la capacidad del Concesionario para cobrar por el servicio de traslado por grúa si este excede los 100 km de traslado gratuito. Además, el Contrato no establece la obligación del servicio de ambulancia.
25. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio; estos servicios podrán llevarse a cabo en las Áreas de Servicios Opcionales y su prestación está sujeta a aprobación previa por parte del Regulador.
26. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.



III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

27. Durante el 2015 se contabilizaron³ 8,04 millones de vehículos en el Tramo N° 5 de la Interoceánica Sur, lo que significó un incremento anual del 12,3% respecto al 2014. El número de vehículos ligeros fue de 4,2 millones y el de vehículos pesados fue de 3,8 millones, con crecimientos anuales de 14,3% y 10,2% respectivamente. En el siguiente gráfico se observa la evolución del tráfico por tipo de vehículo entre el 2013 y 2015.



Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

28. De las estaciones del Tramo N° 5 solo en 2 de las 7 estaciones existentes en el 2015 se cobró una tarifa diferenciada a los vehículos autorizados por el MTC. En la estación de Santa Lucía los vehículos con tarifa diferenciada representaron el 0,6% y en la estación de Caracoto, cercana a la ciudad de Puno, representaron el 29,7%. A nivel de la concesión los vehículos con tarifa diferenciada representaron en el 2015 el 7,3%.
29. La estación de peaje con mayor tráfico en el 2015 fue la estación de Uchumayo, cercana a la ciudad de Arequipa, con una participación de 34,1% del tráfico de la concesión. Le sigue en importancia la estación de Caracoto, cercana a la ciudad de Puno, con una participación de 24,4%. La estación de peaje de Patahuasi es la tercera estación en importancia, con menos de la mitad del tráfico de Uchumayo, 14,6%. Las estaciones de Matarani e Ilo, a pesar de su cercanía a los puertos son dos de las estaciones con menor tráfico de la concesión.

³ El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.



Cuadro N° 3
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR
ESTACIÓN DE PEAJE, 2015
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETO A PAGO DE PEAJE		TOTAL
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada	
Caracoto	1 379 955	582 695	1 962 650
Ilo	430 585	0	430 585
Matarani	733 965	0	733 965
Pampa Cuellar	235 264	0	235 264
Patahuasi	1 172 958	0	1 172 958
Santa Lucia	759 674	4 644	764 318
Uchumayo	2 740 573	0	2 740 573
TOTAL	7 452 974	587 339	8 040 313

Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

30. Para el 2015 las estaciones de peaje de Ilo, Matarani y Uchumayo registraron el mayor crecimiento en el número de vehículos ligeros: 14,9%, 34,9% y 23,2% respectivamente. Las estaciones que tuvieron un menor crecimiento fueron Caracoto, que se incrementó en un 5,7%, y Pampa Cuellar con 2,7% con respecto a 2014.
31. En cuanto al tráfico de vehículos pesados, salvo la estación de Pampa Cuellar que tuvo una caída en el número de vehículos, (-14,2%), el resto de estaciones presentaron un incremento en el flujo de vehículos pesados. Así, la estación de Matarani tuvo el mayor crecimiento con un 20,4% seguido por Ilo con 15,4%; la estación de Santa Lucia fue la de menor crecimiento con 7,8%.

Cuadro N° 4
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014-2015
(En unidades vehiculares)

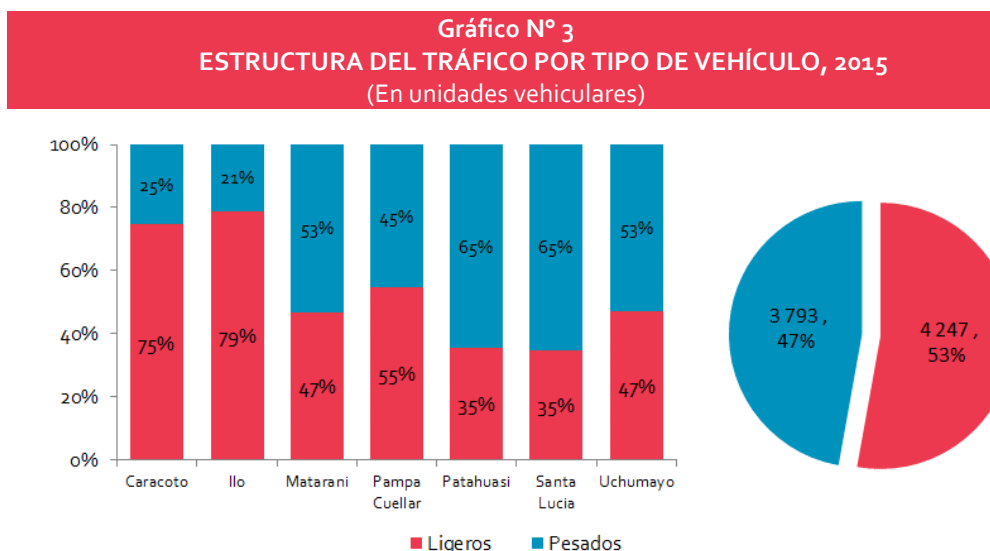
PEAJE	2014	2015	Variación
Vehículos ligeros			
Caracoto	1 385 265	1 463 956	5,7%
Ilo	295 869	340 038	14,9%
Matarani	254 139	342 810	34,9%
Pampa Cuellar	125 255	128 633	2,7%
Patahuasi	371 346	415 473	11,9%
Santa Lucia	236 973	265 560	12,1%
Uchumayo	1 048 145	1 290 909	23,2%
Vehículos pesados			
Caracoto	440 148	498 694	13,3%
Ilo	78 465	90 547	15,4%
Matarani	324 791	391 155	20,4%
Pampa Cuellar	124 207	106 631	-14,2%
Patahuasi	684 198	757 485	10,7%
Santa Lucia	462 884	498 758	7,8%
Uchumayo	1 328 394	1 449 664	9,1%

Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



32. El tráfico de la concesión se distribuye en 52,8% de vehículos ligeros y 47,1% de vehículos pesados, aunque dicha distribución no se mantiene para todas las estaciones de peaje. Así, las estaciones de Santa Lucía y Patahuasi poseen las menores proporciones de tráfico ligero con 35%, mientras que las estaciones de Caracoto e Ilo poseen una alta participación de este tipo de vehículos (75% y 79% respectivamente). En el gráfico se observa la distribución de cada estación durante 2015.



Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

33. Al analizar el flujo de tráfico por trimestre, se puede observar que el último trimestre del año fue el que registró una mayor cantidad de vehículos, con el 26,3% del total vehicular, mientras que el segundo trimestre fue el de menor cantidad de vehículos (22,7%).

Cuadro N° 5
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2014 - 2015
(En miles de vehículos y ejes cobrables)

TIPO	2015				2015	2014	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	2 080 039	1 826 377	2 022 912	2 110 985	8 040 313	7 160 079	12,3%
Ligeros	1 187 219	939 246	1 040 007	1 080 907	4 247 379	3 716 992	14,3%
Pesados	892 820	887 131	982 905	1 030 078	3 792 934	3 443 087	10,2%
Ejes cobrables	4 549	4 390	4 903	5 163	19 005	17 017	11,7%
Ligeros	1 187	939	1 040	1 081	4 247	3 717	14,3%
Pesados	3 362	3 451	3 863	4 082	14 757	13 300	11,0%

Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

34. Para el año 2015, la Concesionaria registró un total 14,7 millones de ejes cobrables. De este total, el 55,8% fueron ejes aportados por vehículos de 6 ejes, seguido por los vehículos de 2 ejes que representaron el 20,3% de ejes registrados en las 7 estaciones de peaje de la Concesión. Con menor participación se encuentran los vehículos de 3 y 5 ejes, que representaron el 10% y 9,6%, respectivamente.



35. Considerando cada estación de peaje de la Concesión, la estación de peaje de Uchumayo en Arequipa tuvo la mayor cantidad de ejes cobrables con 5,4 millones de ejes (36,7% del total de ejes cobrables de la Concesión).
36. De igual forma, en el caso de la estación de peaje de Uchumayo, los vehículos de 6 ejes aportaron el mayor número de ejes cobrables con el 33,6% del total, seguido de los vehículos de 2 ejes con 41% del total de ejes cobrables. La cercanía de la estación de Uchumayo a la ciudad de Arequipa tendría efecto en un mayor flujo de vehículos pesados de mayor tamaño y que principalmente se dedican al transporte de carga. Los vehículos de 3 y 5 ejes aportaron el 11,2% y 9,9% respectivamente.
37. En el caso de la estaciones de Matarani, Santa Lucía y Patahuasi, el aporte de los vehículos de 6 ejes fue mayor que el resto de casetas de peaje, destacando el caso de Matarani, donde se registró una participación de 76,2% de dichos vehículos. Esta mayor proporción se debería a la cercanía de la estación al puerto de Matarani⁴.

Cuadro N° 6
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES
COBRABLES, 2015
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	
Unidades vehiculares	1 497 122	491 955	133 593	283 948	1 373 002	11 346	1 968	3 792 934
Caracoto	333 839	70 421	10 041	21 992	62 040	359	2	498 694
Ilo	34 517	10 218	1 700	23 533	20 160	380	39	90 547
Matarani	83 259	23 479	8 606	33 001	240 717	1 667	426	391 155
Pampa Cuellar	24 880	19 182	6 436	35 733	20 233	159	8	106 631
Patahuasi	261 777	89 140	27 102	34 176	342 334	2 452	504	757 485
Santa Lucía	143 540	77 639	22 622	28 660	225 536	699	62	498 758
Uchumayo	615 310	201 876	57 086	106 853	461 982	5 630	927	1 449 664
Ejes cobrables	2 994 244	1 475 865	534 372	1 419 740	8 238 012	79 422	15 744	14 757 399
Caracoto	667 678	211 263	40 164	109 960	372 240	2 513	16	1 403 834
Ilo	69 034	30 654	6 800	117 665	120 960	2 660	312	348 085
Matarani	166 518	70 437	34 424	165 005	1 444 302	11 669	3 408	1 895 763
Pampa Cuellar	49 760	57 546	25 744	178 665	121 398	1 113	64	434 290
Patahuasi	523 554	267 420	108 408	170 880	2 054 004	17 164	4 032	3 145 462
Santa Lucía	287 080	232 917	90 488	143 300	1 353 216	4 893	496	2 112 390
Uchumayo	1 230 620	605 628	228 344	534 265	2 771 892	39 410	7 416	5 417 575

Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴ Las estaciones de Santa Lucía y Patahuasi tuvieron un aporte del 63,8% y 62,7% del total de ejes cobrables a vehículos de 6 ejes, seguido por el aporte de los vehículos de 2 ejes que aportaron el 12,6% y 16,9% respectivamente.



IV. TARIFAS REGULADAS

38. De acuerdo al literal b) de la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de explotación, y hasta la finalización del mes calendario en que se produzca la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción, el Concesionario deberá cobrar la tarifa de peaje vigente. En el caso de los peajes de Matarani y Uchumayo se cobrará la misma tarifa que a la fecha de suscripción del Contrato cobra el actual concesionario del tramo Arequipa – Matarani.
39. Las tarifas vigentes durante el 2015 en las siete estaciones de peaje en funcionamiento se muestran en el cuadro siguiente. Cabe mencionar que, las tarifas no han sufrido variación desde el inicio de la Concesión.

Cuadro N° 7
TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO VIGENTES EL
2015
(En Nuevos Soles)

1. Estaciones de peaje: Ilo, Pampa Cuellar, Caracoto, Santa Lucía y Patahuasi.

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	3,90
Vehículos Pesados	Por eje	7,70
Vehículos Pesados 3 ejes	Por unidad	11,60
Vehículos Pesados 4 ejes	Por unidad	15,40
Vehículos Pesados 5 ejes	Por unidad	19,20
Vehículos Pesados 6 ejes	Por unidad	23,10
Vehículos Pesados 7 ejes	Por unidad	26,90
Vehículos Pesados 8 ejes	Por unidad	30,70

2. Estaciones de peaje: Matarani y Uchumayo

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,00
Vehículos Pesados	Por eje	4,00

3. Estación de peaje: Caracoto (Tarifas diferenciadas)

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por unidad	1,20
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por unidad	3,00

4. Estación de peaje: Santa Lucía (Tarifas diferenciadas)

Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por unidad	0,60

Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

a. Inversiones

40. Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 186,9 millones, lo cual significó un cumplimiento de 93,8% de la inversión comprometida (USD 199 millones). Con ello, se ha alcanzado un avance físico del 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción y para ser intervenidos (854,6 kilómetros).
41. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las inversiones ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN entre 2009 y 2015. Durante 2015, se reconocieron inversiones por un monto de USD 71,9 mil, lo cual representó una importante disminución en relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 8 millones millones). Como se observa, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2009 y 2011, en los cuales se culminó la obra principal para el inicio de la explotación.

Cuadro N° 8
INVERSIÓN RECONOCIDA POR OSITRAN, 2015
(En USD sin IGV)

Año	MONTO	Avance anual	Avance acumulado
Referencial	199 266 011		
2009	66 848 551	33,5%	33,5%
2010	72 960 137	36,6%	70,2%
2011	38 175 668	19,2%	89,3%
2012	63 104	0,0%	89,4%
2013	801 833	0,4%	89,8%
2014	8 044 216	4,0%	93,8%
2015	71 879	0,0%	93,8%

Fuente: Gerencia de Supervisión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

42. En el año 2015, las obras han estado dirigidas a labores de mantenimiento en los sectores N° 4, 5, 6 con un valor referencial de inversión de S/. 27 millones y obras de mantenimiento periódico en el sector N° 13 por S/. 9,2 millones.
43. Con la firma de la Adenda N°3 al se iniciaron los trabajos de construcción de la segunda calzada de la carretera Puno-Juliaca (obras preliminares), obra valorizada en aproximadamente USD 86 millones.

b. Cofinanciamiento

44. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente está obligado a efectuar un Pago Anual por Servicio (PAS) al Concesionario, que tiene como objetivo reconocer los costos de inversión, operación, mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico, por lo que



está compuesto por la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁵.

45. Conforme a la propuesta económica presentada por el Concesionario, el PAMO y el PAO ascienden a USD 13 691 681 y USD 20 676 463, respectivamente. La fuente de pago del PAMO y del PAO es el peaje recaudado por el Concesionario, así como el Cofinanciamiento por parte del Concedente en caso los recursos recaudados no sean suficientes⁶. Para ello, el Concedente depositará trimestralmente en un Fideicomiso el cofinanciamiento necesario para el pago del PAS, deduciendo el monto recaudado por el Peaje.
46. En el año 2015 se reconocieron ingresos por este concepto por S/. 31,7 millones, un monto ligeramente mayor al reconocido el año anterior S/. 30,6 millones. Por su parte, dicho año la recaudación por cobro de peaje fue de S/. 74,3 millones, lo que representó un incremento de 11,6% en relación a lo recaudado en 2014 (S/. 66,6 millones). Así, la recaudación por peaje fue suficiente para cubrir el PAMO de 2015.

c. Pagos al Estado

47. El pago por aporte por regulación se hace por el 1% de ingresos de la Concesión (Ingresos por construcción, ingresos por operación y mantenimiento, ingresos por peaje, etc.). Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.
48. Para el 2015, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a 1,3 millones (en el año 2014 este monto ascendió a S/. 1,41 millones).

⁵ Cabe mencionar que, hasta el mes 36 contado desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, el PAS será equivalente al PAMO. A partir del mes 36, el PAS será equivalente a la suma del PAO y del PAMO, por un período de quince (15) años. Transcurrido ese periodo, culminará la vigencia del PAO, por lo cual el PAS será equivalente al PAMO.

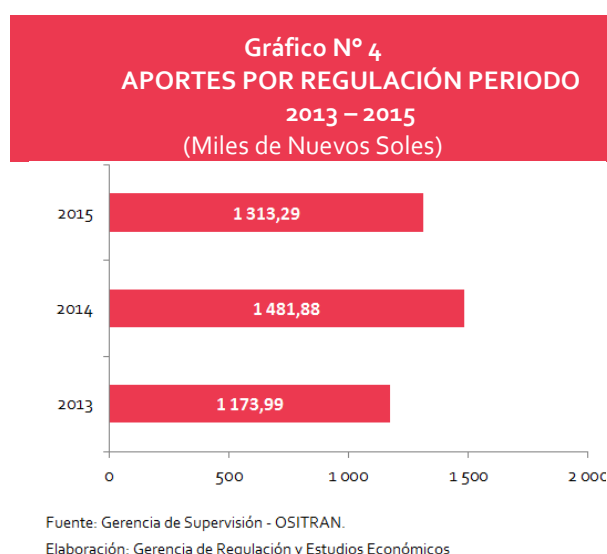
⁶ Conforme a lo establecido en el Apéndice 3 del Contrato de Concesión, el Cofinanciamiento está definido de acuerdo a la siguiente identidad:

$$\text{Cofin} = \text{PAMO} + \text{PAO} - (\text{Rec. peaje} - \text{Prov. Eventos Catastróficos})$$

Donde:

1. Cofin: Cofinanciamiento del Concedente
2. Rec. Peaje: Recaudación de Peaje
3. Prov. Eventos Catastróficos: Provisión por eventos catastróficos.

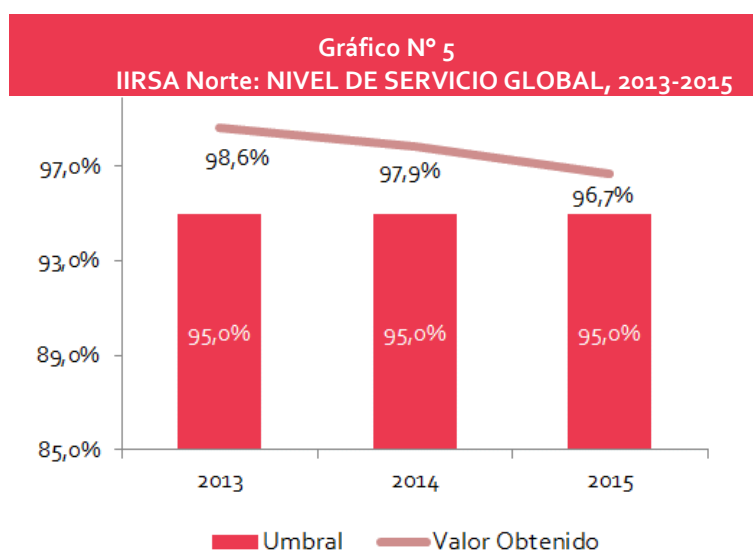
Según la cláusula 12.6, se entiende todo por evento catastrófico todo aquel hecho de la naturaleza que produzca un daño o destrucción parcial o total de la infraestructura de la Obra, que implique su inutilización o pérdida de funcionalidad, tales como: terremotos, inundaciones, lluvias.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Niveles de servicio

49. De acuerdo al Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
50. En el siguiente gráfico se muestran los resultados de la evaluación realizada por OSITRAN sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que, el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicios, se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
51. Para el 2015, se redujo ligeramente el valor del índice de Niveles de Servicio Global, pasando de 97,9% en el 2014 a 96,7% en el 2015, sin embargo, dichos valores se encuentran por encima de los valores mínimos aceptables (95%), lo que implica que, el estado de los bienes de la concesión y de la infraestructura vial se encuentran en óptimas condiciones de mantenimiento y son seguros para los vehículos que transitan por la vía.

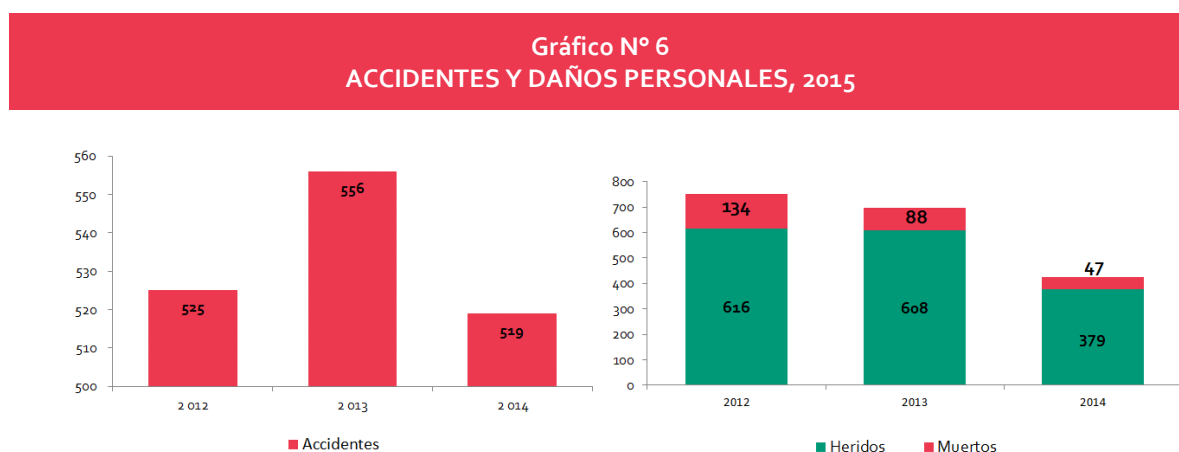


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b. Accidentes

52. El número de accidentes de tránsito en el 2015 fue de 519, lo que significa una reducción del 6,7% respecto del 2014 (556 accidentes) a pesar del incremento del tráfico vehicular.
53. Respecto a las víctimas de los accidentes, el número de heridos en el 2014 se ha reducido en 37% (pasando de 608 a 379 heridos) y el número de víctimas fatales también se redujo en 34,3% (pasando de 88 a 47 personas fallecidas).



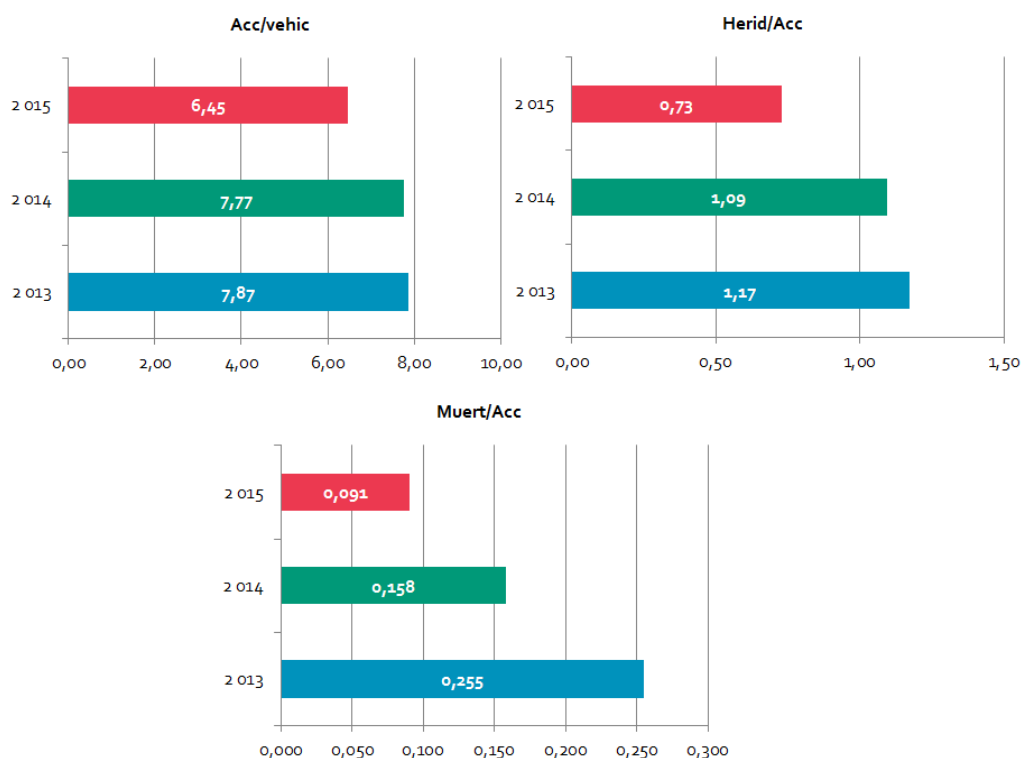
Fuente: Covisur

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

54. El indicador de accidentes por cada 100 mil vehículos fue de 6,45 en el 2015, lo que significa una reducción de 17% respecto al 2014. El número de heridos por accidente también se redujo pasando de 1,09 a 0,73 heridos por accidente (33% menos), esto significa que la gravedad de los accidentes en el 2014 fue menor. De forma similar a lo ocurrido con los heridos, el ratio de fallecidos por accidente también se redujo, pasando de 0,158 a 0,16 fallecidos por accidente, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.



Gráfico N° 7
INDICADORES DE ACCIDENTES, 2013- 2015



Fuente: Covisur

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

c. Reclamos

55. Para el año 2015, se presentaron 24 reclamos al Concesionario, 2 reclamos menos que el año 2014. Del total de reclamos, 19 estaban asociados con la calidad de los servicios, 2 con facturación 2, con daños y pérdidas y 1 con defectos de información. Sin embargo, de dichos reclamos, 21 fueron declarados inadmisibles y 3 reclamos infundados, no declarándose fundado ninguno de los reclamos presentados en los últimos 3 años,

Cuadro N° 9
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE RECLAMOS
2013-2015
(En Nuevos Soles)

INDICADOR	2013	2014	2015
INADMISIBLES	2	18	21
INFUNDADOS	5	8	3
TOTAL RECLAMOS	7	26	24

Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VII. INDICADORES FINANCIEROS

Estado de Resultados Integrales

56. En lo que respecta a los ingresos de la Concesión, estos se duplicaron entre el 2014 y 2015, pasando de S/. 80 millones a S/.164 millones. Esto se debió al incremento de las transferencias para mantenimiento periódico que aumentaron de S/. 15 millones a S/. 91 millones. Adicionalmente, la concesionaria tuvo ingresos adicionales por S/. 20 millones producto de un reclamo al MTC por mantenimiento periódico adicional.
57. De forma similar, los costos de la Concesión se incrementaron 110% entre el año 2014 y 2015, al pasar de S/. 74 millones a S/. 157 millones. Este incremento de los costos se explica debido a que la concesión ha cancelado obras terminadas por las empresas encargadas de las labores de construcción y mantenimiento con los ingresos recibidos del Concedente.
58. Para el 2015, la utilidad bruta fue de S/. 7,2 millones, un 37% mayor de los S/. 5,3 millones registrados el 2014. Este incremento se debe al aumento de ingresos en relación a los costos para el 2015.
59. La utilidad operativa para el año 2015 fue de S/. 1,28 millones, un 112% a los S/. 605 mil soles reportados en el año 2014. Si bien, los gastos administrativos se incrementaron en un 27%, pasando de S/. 4,8 millones en el 2014 a S/. 6,1 millones en el 2015, el incremento de los ingresos de la Concesión ayudaron a incrementar la utilidad operativa de la empresa.
60. La utilidad antes del impuesto a la renta, en el año 2015, fue de S/. 3,4 millones, cifra superior en 84% a la registrada en 2014 (S/. 1,8 millones). La concesión tuvo gastos financieros por S/. 177 mil (S/. 10 mil en el 2014) e ingresos financieros por S/. 551 (S/. 450 mil en el 2014), pero fueron los ingresos por diferencia de cambio por S/. 1,76 millones (En el 2014 estos fueron de S/. 809 mil), un 117% mayor, los que elevaron la utilidad neta de la empresa.
61. Así, tanto el mayor incremento de los ingresos de la empresa como las ganancias por diferencia de cambio del periodo, explican la utilidad neta del 2015, que ascendió a S/. 1,87 millones, 67% más que en el 2014 que ascendió a S/ 1,1 millones.



Cuadro N° 10
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, 2014-2015
(En Miles de Nuevos Soles)

	2015	2014	Var. %
Ingresos	164 519	80 060	105%
Costo de Operación	-157 255	-74 752	110%
Utilidad Bruta	7 264	5 308	37%
Gastos de Administración	-6 101	-4 808	27%
Ingresos diversos	118	105	12%
Utilidad Operativa	1 281	605	112%
Ingresos Financieros	551	450	22%
Gastos Financieros	-177	-10	1670%
Diferencia de Cambio	1 758	809	117%
Utilidad antes de I. Renta	3 413	1 854	84%
Impuesto a la Renta	-1 546	-733	111%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	1 867	1 121	67%

Fuente: Covisur S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera

62. De acuerdo al Estado de Situación Financiera, en 2015 el activo total se incrementó en 7,9%. de este incremento, el activo corriente, que representó el 74% del total de activos con S/. 112 millones, se incrementó en 9,4% mientras que, el activo no corriente, que representó el 26% del total de activos, se incrementó en 3,9%.
63. Dentro del activo corriente, la cuenta de efectivo, que representó el 15,2% del activo corriente se redujo en 69%. Esta cuenta está compuesta, entre otros, por los depósitos bancarios que mantiene la Concesionaria en bancos locales y depósitos, que se redujeron de S/. 56,3 millones en el 2014 a S/. 17 millones en el 2015 como consecuencia del pago a empresas relacionadas por labores de mantenimiento.
64. La cuenta Otras cuentas por cobrar, que representa el 66,4% del total de activos en el 2015 se incrementó en un 177% debido principalmente al aumento de los gastos en reclamación por mantenimiento periódico (por S/. 20 millones) y las cuentas por cobrar por obras adicionales que se incrementó de S/. 2,1 millones a S/. 17 millones. El resto de cuentas del activo corriente no sufrieron mayores variaciones.
65. El pasivo corriente, en el año 2015, se incrementó en 13,2%, producto de la variación de sus dos cuentas principales, Cuentas por pagar a partes relacionadas y Otras Cuentas por Pagar. Así, la Cuenta por pagar a partes relacionadas se incrementó en un 138% debido al aumento de las deudas de la Concesión con Construcción y Administración S.A. que pasó de S/. 34,3 millones a S/. 76,8 millones por actividades de mantenimiento de la vía.



66. Por el contrario, se debe señalar que la cuenta, Otras cuentas por pagar, se redujo un 177% como consecuencia de la reducción de los anticipos transferidos por el Estado a utilizar en operación y mantenimiento de la Concesión (pasivos que fueron cancelados en el 2015 con las transferencias del Concedente) pasando de S/.34 millones a S/. 996 mil.
67. De otro lado, el Patrimonio neto está constituido principalmente por su capital social, que asciende a S/. 45,27 millones y los resultados acumulados con S/. 24 millones.
68. Los resultados acumulados y la reserva legal se incrementaron en 7,9% y 2,9% en el 2015, dando un incremento en el patrimonio de 2,6%.

Cuadro N° 11 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 y 2015 (En Miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	2015	2014	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2015	2014
Activo Corriente	112 352	102 708	Pasivo Corriente	78 202	69 094
Efectivo y equivalente de efectivo	17 039	56 268	Obligaciones financieras	6	143
Cuenta por cobrar por PAMO	8 102	7 754	Cuentas por pagar comerciales	395	562
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 468	616	Cuentas por pagar a partes relacionadas	76 805	34 313
Otras cuentas por cobrar	74 561	26 849	Otras cuentas por pagar	996	34 076
Crédito fiscal por Impuesto a las Ganancias	3 734	2 712			
Gastos contratados por anticipado	7 448	8 509	Pasivo No Corriente	294	158
			Obligaciones financieras		10
			Impuesto a la renta diferido pasivo	294	148
Activo No Corriente	39 497	38 030	Total Pasivo	78 496	69 252
Otras cuentas por cobrar	34 664	33 288	Patrimonio	73 353	71 486
Instalaciones, vehículos y equipos	4 777	4 686	Capital	45 270	45 270
Activo intangible	56	56	Reservas	4 024	3 912
			Resultados Acumulados	24 059	22 304
Total Activo	151 849	140 738	Total Pasivo y Patrimonio	151 849	140 738

Fuente: Covisur S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

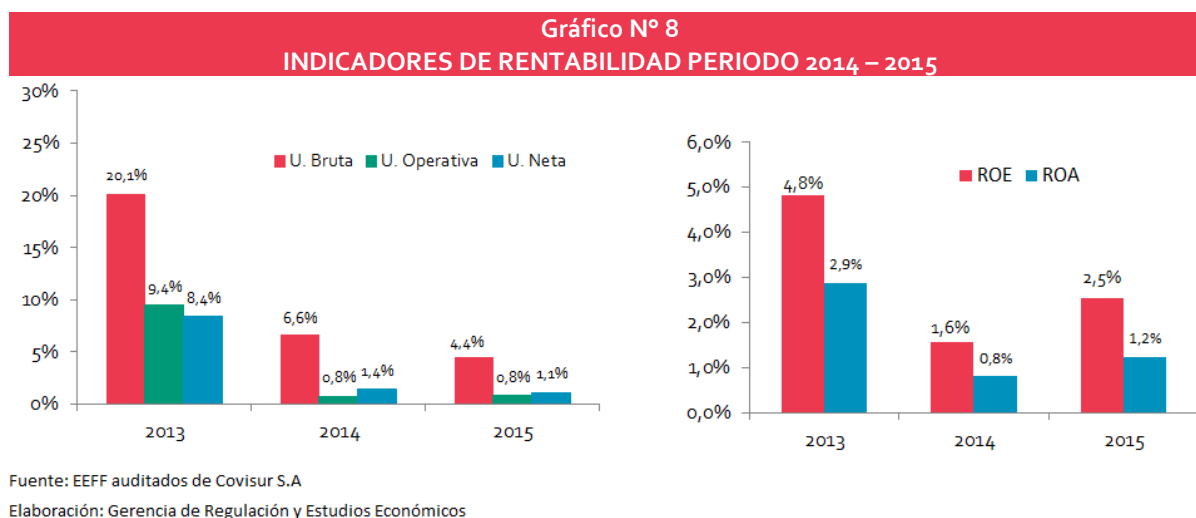
Indicadores Financieros

69. Para el 2015, los indicadores financieros del Concesionario muestran en general un deterioro en los ratios de rentabilidad de la empresa. Así, el margen de utilidad bruta fue de 4,4% (menor al 6,6% registrado en el 2014), el margen de utilidad operativa fue de 0,8% (similar a la registrada en el año 2014) y, el margen de utilidad neta fue de 1,1% (en el año 2014 este margen fue de 1,4%).
70. Así, si bien se incrementó la utilidad neta (de S/. 1,1 millones a S/. 1,8 millones) entre los años 2014 y 2015, al evaluar el margen de utilidad neta, el incremento de los ingresos en 105% provocó este menor valor.
71. Con referencia al ROE y ROA durante el año 2015, si bien se incrementó el valor de la utilidad (de S/. 1,1 millones a S/. 1,8 millones), también se incrementaron el valor de los activos totales así como el patrimonio de la empresa, sin embargo, el efecto del incremento de la utilidad neta en el periodo mejoró ligeramente dichos indicadores.
72. El ROE tuvo una rentabilidad de 2,5%, (mayor que el 1,6% de año anterior), es decir, los accionistas de la empresa tuvieron un mayor retorno a su inversión y, de forma similar, el ROA de la Concesión para el año 2015 fue positivo con un valor de 1,2% (mayor al 2% del año 2014),



así, la empresa tuvo un retorno mayor en relación a sus activos, no importando de donde vinieran los fondos utilizados.

73. Cabe mencionar que la variación en los resultados en los diferentes años, en estos indicadores, se debe que al ser la Concesión cofinanciada, los ingresos, así como los costos de la concesión dependen de los avances de obra realizados y aprobados por el Concedente.



74. En cuanto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo⁷ ha mostrado valores positivos (para el 2015 ascendió a S/. 34 millones), demostrando la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo.
75. Al evaluar los ratios de liquidez, la empresa muestra valores diferentes dependiendo del ratio de liquidez a utilizar. Así, considerando la liquidez general⁸, la empresa tiene los activos corrientes suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, siendo 1,44 veces esto, es decir, por cada sol de deuda de corto plazo, la empresa tiene 1,44 soles para cubrir dicha deuda. Cabe mencionar que en el 2014 la liquidez absoluta fue de 1,49 veces, es decir para el 2015 ha perdido ligeramente liquidez.
76. Los ratios de prueba ácida⁹ con un valor de 0,34 en el 2015 (0,94 en el 2014) y liquidez absoluta¹⁰ con un valor 0,22 (0,81 en el 2014) pueden dar mayor precisión respecto a la liquidez del Concesionario.
77. La prueba ácida, que solo considera el efectivo y la cuentas por cobrar, muestra que la empresa, en caso de necesitar cubrir sus obligaciones de corto plazo, solo cuenta con S/. 0.34 por cada sol de deuda corriente. En el 2014 este indicador tenía un valor de 0,94, lo que muestra que la empresa ha reducido sus niveles de liquidez en una mayor cantidad.
78. Finalmente, si se emplea un indicador más restrictivo -como la liquidez absoluta, que solo considera la cuenta de efectivo del activo corriente (la cuenta más líquida)- se observa que en

⁷ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

⁸ Liquidez general = Activo corriente/Pasivo Corriente.

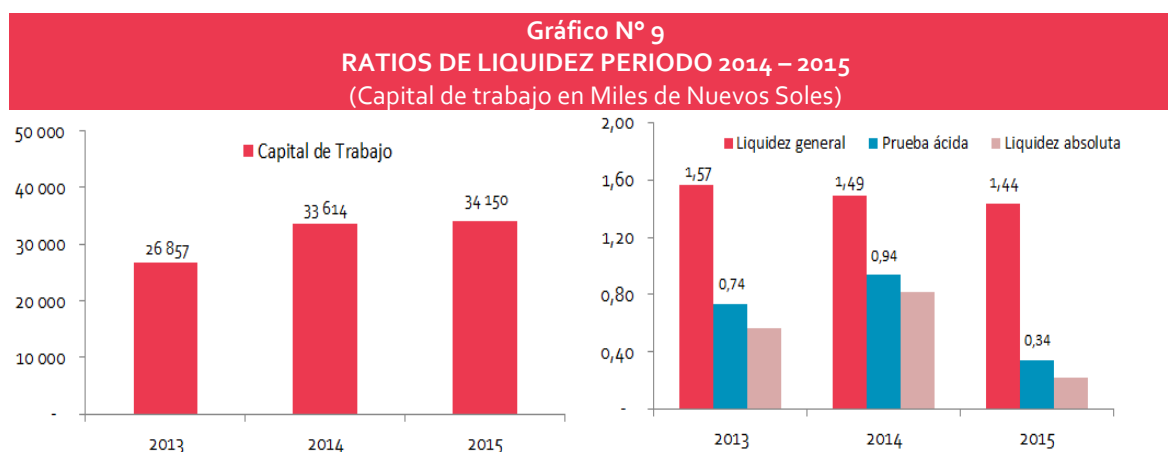
⁹ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

¹⁰ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.



el 2015 se tiene un valor de 0,22, menor al 0,81 del año 2014, lo que indica una situación menos líquida de la operación del Concesionario.

79. Pero debe señalarse que el principal componente del pasivo corriente es la cuenta por pagar a empresas vinculadas, donde se encuentran los pagos por la construcción de las obras, y esta cuenta tiene su contraparte en las Otras cuentas por cobrar del activo corriente, compuesta en parte por las cuentas a cobrar al Concedente que serán destinadas a la cancelación de las cuentas a vinculadas por la construcción de las obras. En este sentido, el indicador de liquidez absoluta no estaría recogiendo la dinámica de estas cuentas.



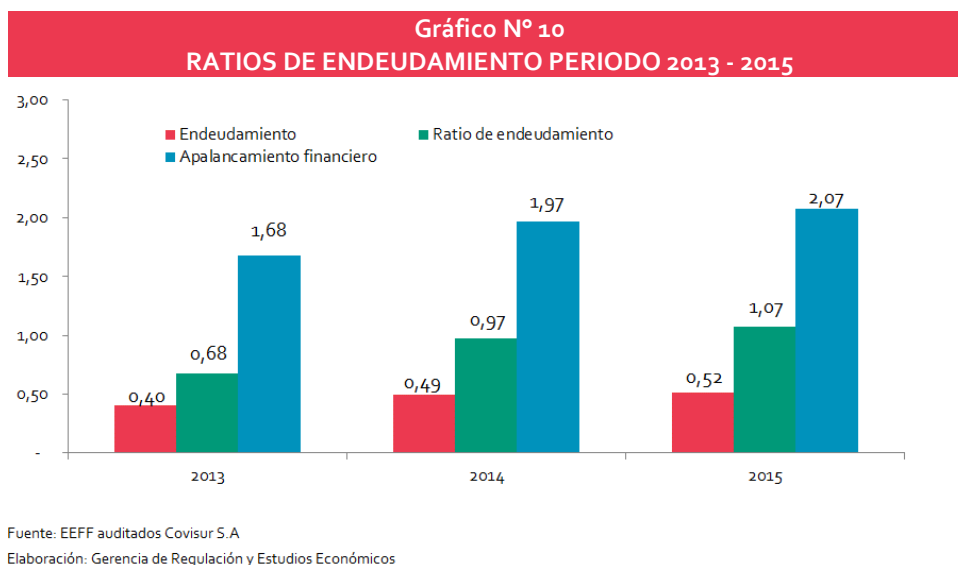
Fuente: EEFF auditados de Covisur S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Con respecto a los ratios de endeudamiento de la empresa, estos han ido aumentando en los últimos tres años, observándose que la empresa depende un poco más de deuda que de capital propio.
81. Considerando el endeudamiento¹¹ de la empresa, se observa que, para el año 2015, la empresa ha financiado el 53% de sus activos con deuda (en el caso de la Concesión concierne a deudas con empresas vinculadas por obras realizadas). Para el año 2014, este valor era de 49,7%
82. De forma similar, se puede apreciar un ligero incremento en el ratio de endeudamiento¹², que mide cuanto de apalancada esta la empresa con respecto al capital propio. Así, para el 2015 esta tuvo un valor de 1,07, es decir que el patrimonio no es suficiente para cubrir el valor total de las deudas de la Concesión. Cabe mencionar que en el 2014, este valor fue de 0,97, es decir la empresa contaba con suficiente capital propio para cubrir el total de sus deudas.

¹¹ Endeudamiento = Pasivo / Activo total

¹² Ratio de endeudamiento = Pasivo / Patrimonio



VIII. CONCLUSIONES

83. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 5 del IIRSA Sur durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico vehicular se incrementó en 12,3% en 2015, registrándose una total de 8 millones de vehículos, de los cuales el 52,8% fueron vehículos ligeros y el 47,2% vehículos pesados. La Concesión cuenta con 8 estaciones de peaje en operación, de las cuales la estación de Uchumayo, Caracoto y Patahuasi son las estaciones que registraron el mayor tráfico, concentrando el 34,1%, 24,1% y 14,6% del tráfico total, respectivamente.
 - (ii) El tráfico medido en número de ejes cobrables se incrementó en 11,7% en 2015, lo cual fue motivado tanto por el incremento de los ejes de los vehículos ligeros (14,3%), como de los ejes de los vehículos pesados (115%). En el caso de los vehículos pesados el mayor tráfico se registró en los vehículos de 2 ejes que concentró el 39,5% de vehículos pesados, seguidos de los vehículos de 6 ejes con 36,2%.
 - (iii) Para el 2015, las tarifas de peaje vigentes continuaron siendo las mismas tarifas cobradas previas al inicio de la Concesión.
 - (iv) Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 186,9 millones, lo cual significó un cumplimiento de 93,8% de la inversión comprometida y un avance físico del 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción y para ser intervenidos (854,6 kilómetros). Durante 2015, se reconocieron inversiones por un monto de USD 71,9 mil, lo cual representó una importante disminución en relación a la inversión reconocida el año anterior (USD 8 millones millones). Como se observa, la mayor parte de las inversiones se ejecutaron durante los años 2009 y 2011, en los cuales se culminó la obra principal para el inicio de la explotación.



- (v) En relación a los pagos efectuados por el Concedente por concepto de PAMO, durante el año 2015, se desembolsó a favor del Concesionario un monto total ascendente a S/. 31 millones; mientras que los ingresos recaudados por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/. 74 millones, con lo cual dichos ingresos fueron suficientes para cubrir el 100% por concepto de PAMO.
- (vi) Respecto a los aportes por regulación estos alcanzaron un monto de S/. 1,3 millones para el 2015, lo cual representó una reducción del 11,3% con respecto al año anterior.
- (vii) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2015, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,7%.
 - El número de accidentes de tránsito se redujo en 7% contabilizándose 519 accidentes (en el 2014 se contabilizaron 556 accidentes). Asimismo, también se registró una caída en el número de heridos de 38% (de 608 a 379) y en el número de víctimas en 47% (de 88 a 47). Así, no sólo se redujo el número de accidentes, sino también la severidad de los mismos.
 - Ninguno de los reclamos presentados (24) fue declarado fundado, siendo que la mayoría estuvieron relacionados con la calidad del servicio (19).
- (viii) Durante 2015, los ingresos totales de COVISUR ascendieron a S/. 164 millones, lo cual significó un incremento de cerca de 100% respecto a los ingresos registrados el año anterior (S/. 80 millones). Por su parte, los costos de operación también experimentaron un incremento en dicho periodo (110%), al pasar de S/. 74 millones a S/. 157 millones. Así, gracias a los mayores ingresos, la utilidad neta registró un aumento de 67%, al pasar de S/. 1,1 millones a S/. 1,87 millones.
- (ix) Los indicadores financieros de rentabilidad del Concesionario mostraron un comportamiento mixto durante 2015. El margen de utilidad bruta fue de 4,4% (menor al 6,6% registrado en el 2014), el margen de utilidad operativa fue de 0,8% (similar a la registrada en el año 2014) y el margen de utilidad neta fue de 1,1% (en el año 2014 este margen fue de 1,4%). Caso contrario ocurrió con los valores del retorno sobre el patrimonio (ROE) ¹³ que tuvo un valor de 2,5%, mayor al 1,6% del año 2014 y el retorno sobre los activos (ROA) ¹⁴ que fue de 1,2%, mayor al 0,8% del año 2014. Así, tanto los accionistas como la empresa tuvieron mejores utilidades por cada sol invertido en la Concesión.
- (x) En lo que respecta al grado de liquidez de la empresa, los indicadores mostraron resultados mixtos. El ratio de liquidez general (activo corriente sobre pasivo corriente) muestra que la empresa cuenta con suficiente liquidez para hacer frente a sus

¹³ En economía, la rentabilidad financiera o «ROE» (por sus iniciales en inglés, *Return on equity*) relaciona el beneficio económico con los recursos necesarios para obtener ese lucro. Dentro de una empresa, muestra el retorno para los accionistas de la misma, que son los únicos proveedores de capital que no tienen ingresos fijos. La rentabilidad puede verse como una medida de cómo una compañía invierte fondos para generar ingresos. Se suele expresar como porcentaje.

¹⁴ El ROA se define como el rendimiento económico sobre la inversión total realizada sin considerar la forma de su financiación. Los activos totales son netos ya que se entiende que la amortización y la depreciación no generan resultado.



obligaciones de corto plazo al incrementar su valor de 1,1 veces en el 2014 a 1,4 veces en el 2015. Sin embargo, al evaluar la liquidez de la empresa utilizando el ratio de prueba ácida y liquidez absoluta, la empresa no cuenta con los activos corrientes suficientes para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo, pues los mismos registraron valores por debajo de la unidad.

- (xi) En cuanto a los indicadores de endeudamiento de la empresa (pasivos/activos totales) para el 2015 alcanzó este valor al 52% (en el 2014 este fue de 49%) es decir que poco más de la mitad del valor de los activos totales es producto de deuda contraída por la Concesión. De forma similar, el ratio de endeudamiento (pasivo/ patrimonio) tuvo un valor de 107%, (En el 2014 se tuvo un valor de 96,9%) lo que indica que la empresa en el 2015 tuvo más deudas que el patrimonio para cubrirlas.



ANEXO N° 1: FICHA CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.

Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Incluye los siguientes Subtramos (854,678 Km. en total): ▪ Matarani – Juliaca (369,24 Km.): – Matarani – Empalme Panamericana (57,96 Km.) – Empalme Panamericana – Arequipa (14,65 Km.) – Arequipa – Yura (58,78 Km.) – Yura – Patahuasi (52,91 Km.) – Patahuasi – Imata (52,74 Km.) – Imata – Santa Lucía (73,18 Km.) – Santa Lucía – Juliaca (59,02 Km.) ▪ Ilo – Puno – Juliaca (383,29 Km.): – Ilo – Repartición (44,50 Km.) – Repartición – Dv. Moquegua (37,92 Km.) – Dv. Moquegua – Torata (28,17 Km.) – Torata – Humajalso (71,17 Km.) – Humajalso – Puente Gallatini (76,27 Km.) – Puente Gallatini – Puno (96,41 Km.) – Puno – Juliaca (48,83 Km.) ▪ Juliaca – Azángaro (74,58 Km.): – Juliaca – Calapuja (24,05 Km.) – Calapuja – Mataro (18,45 Km.) – Mataro – Azángaro (32,08 Km.) – Vía de Evitamiento de Azángaro (7,59 Km.)	I, Apéndice I (p. 142) a 1
2	Fecha de suscripción	24 de octubre de 2007.	to de Concesión
3	Plazo de la concesión	25 años contados desde el inicio de la fecha de explotación (con opción de ampliarse).	la 4.1. (p. 29) la 4.3. y 4.4.
4	Factor de competencia	Monto Oferta Económica (MOE), formado por los flujos del Pago Anual por Obras (PAO) y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).	del Contrato, Cláusula 7.2. (p. 37)
5	Adendas	▪ Adenda 1: 26 de noviembre de 2010. ▪ Adenda 2: 24 de junio de 2011. ▪ Adenda 3: 19 de junio de 2015.	a 1 a 2 a 3
6	Modalidad	Cofinanciada.	la 2.5. (p. 23)
7	Capital social mínimo	USD 15 000 000,00. A la Fecha de Suscripción del Contrato, se pagará el 25%; al finalizar el 1er año de Concesión, se pagará el 40%; al finalizar el 2do año de Concesión se deberá haber pagado por lo menos el 70%; y al finalizar el 3er año se debe haber abonado la totalidad del capital social mínimo.	la 3.3. (p. 26)
8	Garantías a favor del Concedente	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Obras: USD 15 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: USD 4 millones, durante todo el período de vigencia de la Concesión. Dicho monto se reajustará en la misma proporción que se reajuste el PAMO.	la 11.2. (p. 65) la 11.3. (p. 66)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concesionario puede solicitar una garantía del Estado, en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente. Debe resaltarse que no es una garantía financiera.	la 11.1. (p. 65)



Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.

Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 183 371 948,05 (incluido IGV).	Anexo V (p. 178)
11	Solución de controversias	- Trato Directo. - Arbitraje de Conciencia: aplicable a las Controversias Técnicas que no puedan ser resueltas directamente por las Partes. - Arbitraje de Derecho: aplicable a las Controversias No-Técnicas.	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11. (p. 103-105)
12	Penalidades	Se refieren a: - Eventos a la fecha de suscripción del contrato. - Régimen de bienes. - Ejecución de obras. - Conservación de otras obras y servicios (Anexo I). - Consideraciones socio-ambientales.	Anexo X (p. 268-270)
13	Causales de caducidad	- Terminación del Contrato. - Vencimiento del plazo. - Mutuo Acuerdo. - Incumplimiento del Concesionario. - Incumplimiento del Concedente. - Decisión Unilateral del Concedente. - Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Cláusula 16.1. Cláusula 16.2. Cláusula 16.3. Cláusula 16.4. Cláusula 16.5. Cláusula 16.6. Cláusula 16.9. Cláusula 16.10. (p. 92-97)
14	Equilibrio económico financiero	- Se establecerá que el equilibrio económico financiero se ha visto afectado cuando, debido a Leyes y Disposiciones Aplicables, existan variaciones en los ingresos, costos o ambos a la vez. - El Concedente con opinión del Regulador establecerán la magnitud del desequilibrio estará en función a la diferencia entre: - Resultado neto de ingresos menos costos que incluyen las variaciones por efectos de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y, - Resultado neto de ingresos menos costos que se hubieren obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.	Cláusula 9.12. (p. 61) Cláusula 9.13. (p. 62)
15	Pólizas de seguros	- De responsabilidad civil - Sobre los bienes en Construcción - De riesgos laborales - Otras pólizas Anualmente, el Concesionario deberá presentar al Regulador la relación de pólizas de seguro.	Cláusula 12.2.a (p. 67) Cláusula 12.2.b (p. 68) Cláusula 12.2.c (p. 68) Cláusula 12.2.d (p. 68) Cláusula 12.4. (p. 69)
16	Inicio de operaciones	- El inicio de la explotación se producirá a más tardar a los 45 días calendario, desde la suscripción del Contrato, siempre que: - Las pólizas de seguro estén debidamente aprobadas y, - Se encuentre operativo el Fideicomiso. - El inicio de la explotación implica el cobro de tarifas.	Cláusula 8.10. (p. 54) Cláusula 8.11. (p. 54)
17	Estándares de servicio	Niveles de servicio para calzada (tratamiento superficial y concreto asfáltico), berma (tratamiento bituminoso y concreto asfáltico), badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 127-139)



Concesionario: Concesionaria Vial del Sur – COVISUR S.A.

Carretera: Matarani – Azángaro– Ilo – Juliaca

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	- A partir de la fecha de inicio de la explotación, se cobrará la tarifa que el Concedente ha venido cobrando en ese Tramo. - A partir de la aceptación de las Obras de Construcción, se cobrará USD 1,50 por eje (más impuestos).	Cláusula 9.9. (p. 59)
19	Reajustes de tarifas	Todos los peajes serán reajustados anualmente, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras. El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en 50% al IPC nacional y en 50% al IPC de Estados Unidos.	Cláusula 9.9.d (p. 59)
20	PAS	- El Pago por Servicio (PAS) es la contraprestación percibida por el Concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato. - El PAS reconoce los costos de inversión (representados por el PAO) y los costos de operación y mantenimiento periódico y rutinario (representados por el PAMO).	Cláusula 9.1. (p. 56) Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286)
21	PAO	- El Pago Anual por Avance de Obras (PAO) será cancelado en dos cuotas semestrales durante 20 años, a través del Fideicomiso de Administración. - El retraso en el pago del PAO generará un interés igual a Tasa Costo de Deuda +1%. - El PAO asciende a USD 20 676 463,00 durante 20 años.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 286-287)
22	PAMO	- El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) será cancelado en cuatro cuotas trimestrales a través del Fideicomiso de Administración, a partir del Inicio de la Explotación hasta el final de la Concesión. - El PAMO asciende a USD 13 691 681,00, durante 25 años. El retraso del pago genera interés de LIBOR + 2%.	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 279)
23	Cofinanciamiento	El monto del Cofinanciamiento es igual a: PAO + PAMO – (Recaudación de Peaje - Prov. Eventos Catastróficos)	Anexo XIII, Apéndice 3 (p. 288)
24	Retribución al Estado	No existe.	



ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil: Matarani - Azángaro - Ilo

Concesionario	Concesionario Vial del Sur S.A.
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2008 - 2015

a. Tráfico									
	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Vehículos	Vehículo	4 449 761	4 875 574	5 380 661	5 641 824	6 206 669	6 669 010	7 160 079	8 040 313
- Livianos	Vehículo	2 358 900	2 629 000	2 887 000	3 028 184	3 448 375	3 674 285	3 716 992	4 247 379
- Pesados	Vehículo	2 090 861	2 246 574	2 493 661	2 613 640	2 758 294	2 994 725	3 443 087	3 792 934
Número de Ejes cobrables	Eje	10 169 486	11 305 636	12 722 945	13 469 478	14 658 245	15 705 707	17 016 964	19 004 778
- Livianos	Eje	2 358 900	2 629 000	2 887 000	3 028 184	3 448 375	3 674 285	3 716 992	4 247 379
- Pesados	Eje	7 810 586	8 676 636	9 835 945	10 441 294	11 209 870	12 031 422	13 299 972	14 757 399

Número de Vehículos por unidad de peaje:									
Unidad Caracoto		1 138 786	1 196 120	1 397 752	1 496 644	1 662 695	1 770 767	1 825 413	1 962 650
- Livianos	Vehículo	819 591	866 093	1 049 926	1 147 476	1 271 662	1 356 151	1 385 265	1 463 956
- Pesados	Vehículo	319 195	330 027	347 826	349 168	391 033	414 616	440 148	498 694
Unidad Ilo		309 453	339 056	367 870	360 286	353 603	360 190	374 334	430 585
- Livianos	Vehículo	228 129	246 938	272 362	273 276	268 379	286 949	295 869	340 038
- Pesados	Vehículo	81 324	92 118	95 508	87 010	85 224	73 241	78 465	90 547
Unidad Matarani		347 794	375 171	427 217	471 122	496 771	544 416	578 930	733 965
- Livianos	Vehículo	126 932	142 656	167 033	192 459	224 442	256 488	254 139	342 810
- Pesados	Vehículo	220 862	232 515	260 184	278 663	272 329	287 928	324 791	391 155
Unidad Pampa Cuellar		147 200	166 014	199 299	197 163	224 523	241 563	249 462	235 264
- Livianos	Vehículo	74 060	79 841	108 369	111 270	126 556	129 375	125 255	128 633
- Pesados	Vehículo	73 140	86 173	90 930	85 893	97 967	112 188	124 207	106 631
Unidad Patahuasi		526 182	598 210	683 088	780 984	884 630	975 998	1 055 544	1 172 958
- Livianos	Vehículo	179 443	205 000	237 801	286 683	340 929	384 891	371 346	415 473
- Pesados	Vehículo	346 739	393 210	445 287	494 301	543 701	591 107	684 198	757 485
Unidad Santa Lucía		369 119	411 718	503 269	546 678	616 356	667 523	699 857	764 318
- Livianos	Vehículo	122 877	135 799	171 607	194 967	225 209	245 269	236 973	265 560
- Pesados	Vehículo	246 242	275 919	331 662	351 711	391 147	422 254	462 884	498 758
Unidad Uchumayo		1 611 231	1 789 407	1 802 169	1 788 947	1 968 091	2 108 553	2 376 539	2 740 573
- Livianos	Vehículo	807 872	952 795	879 905	822 053	991 198	1 050 590	1 048 145	1 290 909
- Pesados	Vehículo	803 359	836 612	922 264	966 894	976 893	1 057 963	1 328 394	1 449 664

Fuente: COVISUR S.A; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

**INDICADORES ANUALES: Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur Perú – Brasil: Matarani - Azángaro - Ilo**

Concesionario	Concesionario Vial del Sur S.A.
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2008 - 2015

a. Tráfico

	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Ejes cobrables									
Unidad Caracoto		1 682 172	1 819 190	2 052 752	2 172 418	2 455 873	2 598 657	2 634 072	2 867 790
- Livianos	Eje	819 591	866 093	1 049 926	1 147 476	1 271 662	1 356 151	1 385 265	1 463 956
- Pesados	Eje	862 581	953 097	1 002 826	1 024 942	1 184 211	1 242 506	1 248 807	1 403 834
Unidad Ilo		543 326	622 895	661 301	619 192	610 212	575 893	591 517	688 123
- Livianos	Eje	228 129	246 938	272 362	273 276	268 379	286 949	295 869	340 038
- Pesados	Eje	315 197	375 957	388 939	345 916	341 833	288 944	295 648	348 085
Unidad Matarani		1 135 159	1 210 694	1 382 838	1 528 684	1 535 298	1 663 073	1 799 492	2 238 573
- Livianos	Eje	126 932	142 656	167 033	192 459	224 442	256 488	254 139	342 810
- Pesados	Eje	1 008 227	1 068 038	1 215 805	1 336 225	1 310 856	1 406 585	1 545 353	1 895 763
Unidad Pampa Cuellar		359 400	432 447	471 517	467 206	540 359	613 114	651 960	562 923
- Livianos	Eje	74 060	79 841	108 369	111 270	126 556	129 375	125 255	128 633
- Pesados	Eje	285 340	352 606	363 148	355 936	413 803	483 739	526 705	434 290
Unidad Patahuasi		1 569 533	1 830 828	2 101 636	2 372 848	2 677 392	2 921 784	3 181 046	3 560 935
- Livianos	Eje	179 443	205 000	237 801	286 683	340 929	384 891	371 346	415 473
- Pesados	Eje	1 390 090	1 625 828	1 863 835	2 086 165	2 336 463	2 536 893	2 809 700	3 145 462
Unidad Santa Lucía		1 131 727	1 315 871	1 611 725	1 731 375	1 986 579	2 156 083	2 216 344	2 377 950
- Livianos	Eje	122 877	135 799	171 607	194 967	225 209	245 269	236 973	265 560
- Pesados	Eje	1 008 850	1 180 072	1 440 118	1 536 408	1 761 370	1 910 814	1 979 371	2 112 390
Unidad Uchumayo		3 748 173	4 073 833	4 441 179	4 577 755	4 852 532	5 212 531	5 942 533	6 708 484
- Livianos	Eje	807 872	952 795	879 905	822 053	991 198	1 050 590	1 048 145	1 290 909
- Pesados	Eje	2 940 301	3 121 038	3 561 274	3 755 702	3 861 334	4 161 941	4 894 388	5 417 575

b. Recaudación (Incluido IGV)

Recaudación	UNIDAD	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles	9 482 126	10 937 515	11 341 489	11 845 674	13 753 121	14 777 577	14 830 015	17 141 485
Recaudación Pesados	Soles	30 358 472	33 571 064	38 340 705	40 582 671	43 591 062	46 924 560	51 796 439	57 254 028
Tarjetas Prepago	Soles								
Otros Ingresos	Soles								
Total	Soles	39 840 598	44 508 578	49 682 194	52 428 345	57 344 182	61 702 136	66 626 454	74 395 513

d. Accidentes

Indicador	UNIDAD	2008*	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Número de Accidentes	Persona	268	410	484	455	472	525	556	432
Número de heridos	Persona	ND	104	533	644	460	616	608	519
Número de fallecidos	Persona	ND	38	82	66	68	134	88	47

Fuente: COVISUR 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

ELABORACIÓN

Oscar Ubillús Ramírez

Analista de Estudios Económicos