



INFORME DE DESEMPEÑO

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL: DV. QUILCA – DV. AREQUIPA (REPARTICIÓN) – DV. MATARANI – DV. MOQUEGUA – DV. ILO – TACNA – LA CONCORDIA

2015

**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	5
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	8
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	9
IV. TARIFAS REGULADAS	12
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	12
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	14
VII. INDICADORES FINANCIEROS	14
VIII. CONCLUSIONES	17
ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	19
ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	22

Cuadros

Cuadro N° 1 Tramos de la Concesión	8
Cuadro N° 2 Tráfico por estación de peaje, 2015	10
Cuadro N° 3 Tráfico por estación de peaje, 2015	11
Cuadro N° 4 Tráfico de vehículos pesados por estación, 2015	11
Cuadro N° 5 Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes el 2015	12
Cuadro N° 6 Evolución histórica de reclamos 2013-2015	14
Cuadro N° 7 Estado de resultados Integrales, 2014-2015	15
Cuadro N° 8 Estado de situación financiera, 2014-2015	16
Cuadro N° 9 Ratios financieros, 2014-2015	17

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico mensual y evolución anual por tipo de vehículo, 2014-2015	10
Gráfico N° 2 Aportes por regulación periodo 2013 – 2015	13

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión	7
--	---

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

TRAMO VIAL DV. QUILCA – DV. AREQUIPA
(REPARTICIÓN) – DV. MATARANI – DV. MOQUEGUA –
DV. ILO – TACNA – LA CONCORDIA



Resumen Ejecutivo

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2015, de la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia. 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 30 de Enero del 2013, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A. (en adelante, el Concesionario o COVINCA) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés).

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Accionistas de la Concesión	Pavimentos Colombia S.A.S. (47,27%) Sainc Ingenieros Constructores S.A. (12,23%) Nexus Infraestructura S.A.S. (40,50%)
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.
Inversión comprometida (inc. IGV)	USD 134 millones ¹
Inversión reconocida al 2015 (inc. IGV)	USD 0
Inicio de la Concesión	30 de Enero del 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	0

El contrato estipula la construcción, mantenimiento y operación de 429 kilómetros de carretera, repartidos aproximadamente en cuatro tramos ubicados desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile. El primer tramo va desde el Desvío Quilca hasta el Desvío

¹ Según lo estipulado en el Contrato de Concesión.

Arequipa, ambos ubicados en la región Arequipa, y posee una extensión de 121,549 km. El segundo tramo comprende desde el Desvío Matarani (región Arequipa) hasta el Desvío Moquegua (región Moquegua) y posee la mayor extensión equivalente a 158,234 km. El tercer tramo va desde el Desvío Ilo hasta la ciudad de Tacna, contando con una extensión de 113,310 km. Finalmente, el cuarto tramo que comunica a la ciudad de Tacna con La Concordia, ubicada en la frontera con Chile, posee una extensión equivalente a 35,520 km.

Con relación al tráfico vehicular, durante el año 2015, transitaron por las vías concesionadas cerca de 2,56 millones de unidades vehiculares; ello representó un aumento de 6,9% con relación al año anterior, siendo el incremento de vehículos ligeros de 12,9% y el de vehículos pesados, 0,9%.

Con relación al tráfico por estación de peaje, durante el año 2015, el 35,6% del tráfico total de vehículos ligeros transitó por la Estación Tomasiri, ubicada en la región Tacna, en tanto que el 27,9% Transitó por la Estación Camaná, ubicada la región Arequipa.

En relación a las tarifas vigentes, durante 2015, el Concesionario aplicó en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento una tarifa de S/. 8,85 por vehículo ligero y una tarifa diferenciada para los vehículos pesados según el número de ejes, la cual fluctuó en niveles de S/. 15,30 para los vehículos de 2 ejes y de S/. 138,05 para los vehículos de 18 ejes. Cabe señalar que, dichas tarifas se aplican desde el inicio de la explotación de la Concesión (marzo de 2013).

La inversión comprometida por el Concesionario al 2015, asciende a USD 134,26 millones, dentro de los cuales se incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46 kilómetros comprometidos, así como de las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado. Al 31 de diciembre de 2015, no se han reconocido inversiones, siendo que dicho año se aprobaron los Estudios Definitivos y de Impacto Ambiental de la vía.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación para el año 2015, efectuado a favor de OSITRAN, se incrementó en 7% con relación al año anterior, alcanzando el monto de S/. 225 miles (S/. 2011 en el 2014).

Durante 2015, el Concesionario reportó ingresos por operación y construcción por S/.11,7 millones, lo que representó un crecimiento de 28,2% con respecto a 2014. Por su parte, el costo del servicio ascendió a S/. 6,94 millones, un 19,4% más que los registrados en el 2014. No obstante, debido al aumento de los gastos financieros y a las pérdidas obtenidas por diferencia del tipo de cambio, la utilidad neta registró una contracción de 481%, mostrando un valor negativo de S/. 826 mil.

Así, los principales indicadores de rentabilidad de la Concesión (ROE, ROA, margen bruto y margen operativo) registraron valores negativos. Así, el Concesionario generó pérdidas de 5,9% por cada unidad monetaria invertida (sin importar su procedencia) y los accionistas tuvieron una pérdida de 1,8% de utilidad por cada unidad monetaria invertida de su patrimonio. No obstante, el análisis de los ratios de liquidez muestra que la empresa ha contado con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Cabe señalar que actualmente la Concesionaria no ha iniciado obras, por lo que actualmente no se registran gastos en inversiones realizadas.

INFORME DE DESEMPEÑO 2015



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.

a. Composición de la empresa

1. COVINCA es una sociedad anónima constituida en Perú el 20 de setiembre de 2012 cuyos accionistas son Pavimentos Colombia S.A.S. (47.27%), Sainc Ingenieros Constructores S.A. Sucursal del Perú (12.23%) y Nexus Infraestructura S.A.S. (40.50%).

b. Principales Características del Contrato de Concesión.

2. El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y COVINCA, con el fin de que el Concesionario ejecute la construcción de obras, ejecución de mantenimiento y operación de la carretera de 430 kilómetros de longitud. El plazo de la Concesión es por un periodo de 25 años contados desde la fecha de suscripción del contrato, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo².
3. La concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), lo cual significa que COVINCA 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 autosostenible, por lo cual el Concesionario financiara las obras requeridas y el mantenimiento de la vía exclusivamente con los fondos provenientes de la recaudación de peajes. No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula 10.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el plazo de la concesión. Así, en caso la recaudación por peaje sea inferior a los montos establecidos por concepto de IMAG, el Concedente deberá garantizar los ingresos con fondos propios³.
5. De acuerdo a lo establecido en la cláusula 10.12, el Concedente recibirá del Concesionario, por concepto de Pago por Derecho de Concesión, el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Ejecución de obras obligatorias.
6. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir anualmente a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de sus ingresos (facturación).

² La cláusula 4.3 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión.

³ Cabe precisar que, en el Contrato de Concesión se encuentran los montos detallados de IMAG para el periodo comprendido entre 2013 y 2037. En 2013 el IMAG asciende a USD 5,2 millones, nivel que se incrementa a USD 27,5 millones, considerando el aumento proyectado de la demanda vehicular.

7. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa de peaje a partir de la fecha de inicio de la explotación de la Concesión (marzo de 2013)⁴. Dicha tarifa está compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables.
8. Adicionalmente, la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión establece que los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año subsiguiente al mes calendario de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias en cada una de las unidades de peaje. Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

- a) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,50:

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

- b) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,70:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

- c) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,80:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

- Peaje*_{ajustado} : Monto a cobrar en nuevos soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.
- i* : Último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del año calendario en que se realiza el reajuste tarifario o el dato más próximo del cual se dispone información de los índices CPI e IPC.
- 0* : Día calendario de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias
- IPC* : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- CPI* : 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*).
- TC* : Es el promedio del Tipo de Cambio Promedio Ponderado de Compra y de Venta de Dólares Americanos del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

9. Para efectuar el cobro en las unidades de peaje, la tarifa aplicable 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 cinco céntimos

⁴ La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se dé la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del Concedente.

de Sol hacia abajo. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor o menor a los cinco céntimos de Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.

10. El incremento de las Tarifas Diferenciadas, de existir estas, en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad en relación a la Tarifa. Para efectos de redondeo se tendrá en cuenta lo indicado en el párrafo anterior.

c. Área de Influencia.

11. El ámbito de la Concesión comprende carreteras de penetración que recorren el sur del Perú, conectando las regiones de Arequipa y Moquegua con la región Tacna, facilitando el intercambio comercial entre dichas zonas, tal como puede observarse en la Ilustración N° 1.

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión



Fuente: Plan de Negocios 2015.

d. Infraestructura y equipos

12. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 428,613 kilómetros ubicados entre las regiones Arequipa, Moquegua y Tacna. La vía se subdivide cuatro tramos, conforme se detalla en el cuadro que se presenta a continuación:

Cuadro N° 1
Tramos de la Concesión

Denominación	RUTA	LOCALIDAD		UBICACIÓN
		Desde	Hasta	
Camaná	PE 1S	Dv. Quilca	Dv. Arequipa	Km 853+744
El Fiscal	PE 1S	Dv. Matarani	Dv. Moquegua	Km 1 062+192
Montalvo	PE 1S	Dv. Matarani	Dv. Moquegua	Km 1 146+194
Tomasiri	PE 1S	Dv. Ilo	Tacna	Km 1 260+458

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

13. La Concesión cuenta con cuatro unidades de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) y una unidad de pesaje (Tomasiri), las cuales incluyen edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público.
14. Por otra parte, el concesionario dispone de los siguientes equipos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias:
 - Grúas ubicadas en las unidades de peaje y pesaje
 - Equipos de pesaje
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por Postes SOS instalados cada 10 km aproximadamente a lo largo de toda la carretera.

d. Hechos de importancia

15. Se presentó la solicitud de adenda N°01 al Contrato de Concesión, la cual servirá para dar bancabilidad al proyecto y así cumplir con las Obligaciones de Cierre Financiero e iniciar las Obras Obligatorias.
16. Durante el año 2015, el Concedente aprobó los Estudios Definitivos y de Impacto Ambiental de la vía elaborados por el concesionario. La fecha prevista para el inicio de ejecución de las obras es junio de 2016.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

17. 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.

Servicios Obligatorios

18. 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, cuyos terminales deberán estar ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno de ellos.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 kilómetros.
 - 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 de las labores de vigilancia y control.
 - Servicios higiénicos ubicados en cada unidad de peaje, con el material necesario para ofrecer un servicio adecuado a los usuarios.
19. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento. Sin embargo, para el caso de los Servicios Higiénicos, este deberá estar en funcionamiento definitivo a más tardar a los 90 días calendario contados desde la fecha de inicio de la explotación, excepto en la unidad de peaje Camaná en donde el servicio será provisional.
20. 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.

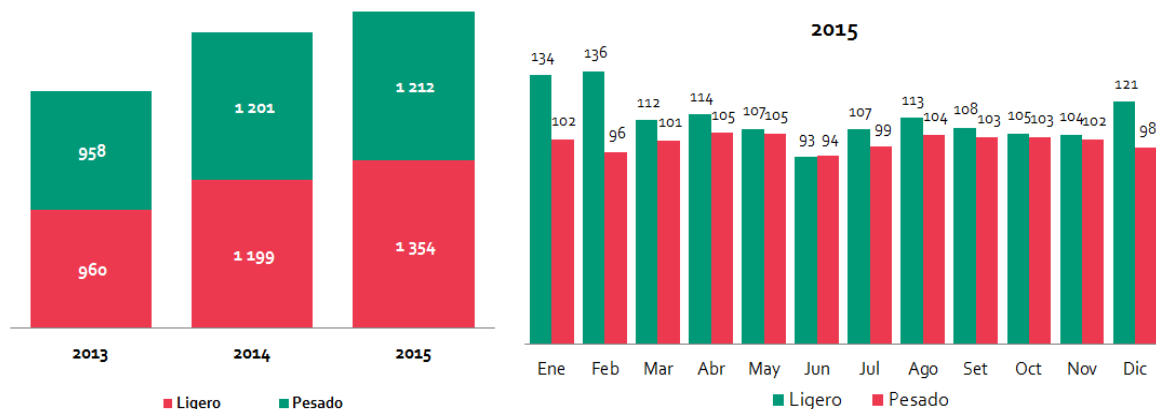
Servicios Opcionales

21. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como Áreas de Servicios Opcionales, de acuerdo a las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

22. Durante el año 2015 transitaron por las vías concesionadas cerca de 2,56 millones de unidades vehiculares; ello representó un aumento de 6,9% con relación al año anterior, siendo el incremento de vehículos ligeros de 12,9% y el de vehículos pesados, 0,9%.
23. Los niveles más altos de tráfico de vehículos ligeros se registraron en enero, febrero y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano y fiestas navideñas; mientras que los meses con menor afluencia fueron abril, mayo y junio. Cabe señalar que las operaciones en esta Concesión empezaron en el mes de marzo de 2013.

Gráfico N° 1
Tráfico mensual y evolución anual por tipo de vehículo, 2014-2015
 (En miles de unidades vehiculares)



Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

24. En cuanto comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que la unidad de peaje de Montalvo, ubicada en la región Moquegua, presentó el mayor crecimiento de tránsito de vehículos ligeros. Así, el flujo de vehículos ligeros pasó de 223 mil vehículos en el año 2014 a 277 mil vehículos en el año 2015, lo cual significó un crecimiento del 24%.
25. En cuanto al crecimiento de vehículos pesados, la unidad de peaje de Tomasiri, en la región Tacna, presentó el mayor crecimiento de tránsito de vehículos pesados. Así, el flujo de vehículos pesados pasó de 184 mil vehículos en el año 2014 a 190 mil vehículos en el año 2015, lo cual significó un crecimiento del 3,3%. En el siguiente gráfico se observa el crecimiento del tráfico de vehículos por cada estación de peaje

Cuadro N° 2
Tráfico por estación de peaje, 2015
 (en miles)

Estación de peaje	2015	2014	Variación %
Camaná	963 508	928 414	3,8%
Ligero	378 322	346 844	9,1%
Pesado	585 186	581 570	0,6%
El Fiscal	422 650	399 636	5,8%
Ligero	216 172	187 940	15,0%
Pesado	206 478	211 696	-2,5%
Montalvo	507 202	446 156	13,7%
Ligero	277 358	223 050	24,3%
Pesado	229 844	223 106	3,0%
Tomasiri	672 558	625 476	7,5%
Ligero	482 256	441 274	9,3%
Pesado	190 302	184 202	3,3%
TOTAL	2 565 918	2 399 682	6,9%
Ligero	1 354 108	1 199 108	12,9%
Pesado	1 211 810	1 200 574	0,9%

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

26. Con relación al tráfico por estación de peaje, durante el año 2015, el 35,6% del tráfico total de vehículos ligeros transitó por la Estación Tomasiri (482 mil vehículos), ubicada en la región Tacna, en tanto que el 27,9% transitó por la Estación Camaná (378 mil vehículos), ubicada en la región Arequipa.
27. Por otro lado, con relación al tráfico de vehículos pesados, el 48,3% del tráfico medido en unidades vehiculares circuló por la Estación Camaná, lo cual representó un total de 2,48 millones de ejes cobrables, mientras que 19% por la Estación Montalvo, ubicado en la región Moquegua, siendo equivalente a un total de 979 miles de ejes cobrables.

Cuadro N° 3
Tráfico por estación de peaje, 2015
 (en miles)

Estación de peaje	Unidades	%	Ejes cobrables	%
Vehículos Livianos				
Camaná	378,3	27,9	378,32	27,9
El Fiscal	216,2	16,0	216,17	16,0
Montalvo	277,4	20,5	277,36	20,5
Tomasiri	482,3	35,6	482,26	35,6
Vehículos Pesados				
Camaná	585,2	48,3	2 487 070	49,4
El Fiscal	206,5	17,0	882 612	17,5
Montalvo	229,8	19,0	938 372	18,7
Tomasiri	190,3	15,7	722 576	14,4

Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

28. Así, del total de tráfico de vehículos pesados que circularon durante el año 2015, la mayor participación corresponde a los vehículos de 6 ejes, con en el 35,4% y 51,2% del tráfico medido en unidades y ejes cobrables, respectivamente, circulando en su mayoría por la estación Camaná; en contraste, la menor participación en el tráfico vehicular corresponde a los vehículos de 7 ejes a más, los cuales representan el 0,7% y 1,2% del tráfico medido en unidades y ejes cobrables, respectivamente.

Cuadro N° 4
Tráfico de vehículos pesados por estación, 2015
 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
Unidades Vehiculares	274 466	293 022	68 090	138 634	429 088	8 638	1 211 938
Camaná	144 188	105 232	35 252	68 918	225 754	5 932	585 276
El Fiscal	35 260	56 422	9 496	28 682	75 372	1 264	206 496
Montalvo	48 324	67 052	9 640	28 662	74 936	1 248	229 862
Tomasiri	46 694	64 316	13 702	12 372	53 026	194	190 304
Ejes Cobrables	548 932	879 066	272 360	693 170	2 574 528	62 574	5 030 630
Camaná	288 376	315 696	141 008	344 590	1 354 524	42 972	2 487 166
El Fiscal	70 520	169 266	37 984	143 410	452 232	9 156	882 568
Montalvo	96 648	201 156	38 560	143 310	449 616	9 040	938 330
Tomasiri	93 388	192 948	54 808	61 860	318 156	1 406	722 566

Nota: Las operaciones se iniciaron el 01/03/2013

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

IV. TARIFAS REGULADAS

29. De acuerdo a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, a la fecha de inicio de la explotación (lo que ocurrió en marzo de 2013), le serían transferidas al concesionario las 4 unidades de peaje ya existentes, debiendo cobrarse la tarifa de peaje vigente al momento de su transferencia. A partir de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias, el Concesionario los peajes podrán ser reajustados en forma ordinaria por el Concesionario en cada una de las unidades de peaje, de acuerdo al método de ajuste detallado en los párrafos 8 al 10 de este Informe.
30. Así, las tarifas vigentes durante el año 2015 en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento son las tarifas que se venían cobrando previo al inicio de la explotación de la Concesión (marzo de 2013) y que se muestran en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 5 Tarifas máximas aplicadas por el concesionario vigentes el 2015 (En Nuevos Soles)			
Vehículo	Base imponible	IGV 18%	Tarifa Vigente
Ligeros	S/. 7.50	S/. 1.35	S/. 8.85

Vehículo Pesado	Base Imponible	IGV 18%	Tarifa Vigente
2 Ejes	S/. 12.97	S/. 2.33	S/. 15.30
3 Ejes	S/. 19.49	S/. 3.51	S/. 23.00
4 Ejes	S/. 25.97	S/. 4.68	S/. 30.65
5 Ejes	S/. 32.50	S/. 5.85	S/. 38.35
6 Ejes	S/. 38.98	S/. 7.02	S/. 46.00
7 Ejes	S/. 45.47	S/. 8.18	S/. 53.65
8 Ejes	S/. 51.99	S/. 9.36	S/. 61.35
9 Ejes	S/. 58.47	S/. 10.53	S/. 69.00
10 Ejes	S/. 65.00	S/. 11.70	S/. 76.70
11 Ejes	S/. 71.48	S/. 12.87	S/. 84.35
12 Ejes	S/. 77.97	S/. 14.03	S/. 92.00
13 Ejes	S/. 84.49	S/. 15.21	S/. 99.70
14 Ejes	S/. 90.97	S/. 16.38	S/. 107.35
15 Ejes	S/. 97.50	S/. 17.55	S/. 115.05
16 Ejes	S/. 103.98	S/. 18.72	S/. 122.70
17 Ejes	S/. 110.47	S/. 19.88	S/. 130.35
18 Ejes	S/. 116.99	S/. 21.06	S/. 138.05

Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

a. Evolución de las inversiones

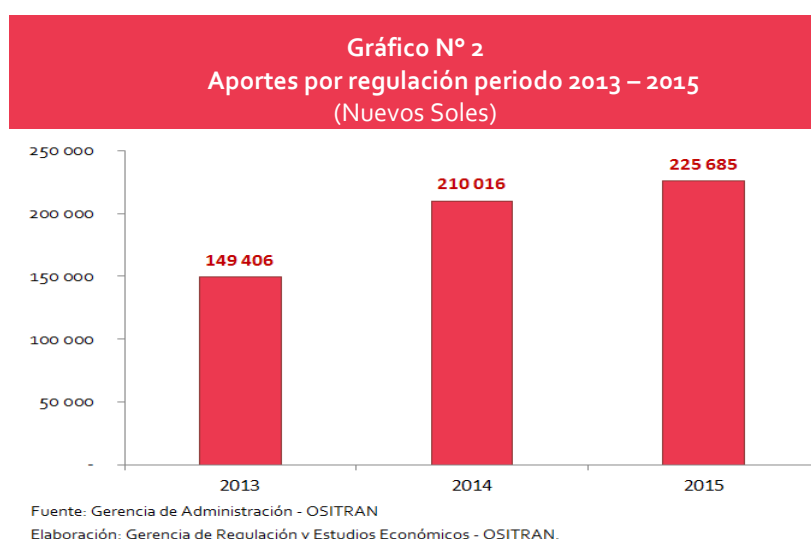
31. La inversión comprometida por el Concesionario al 2015, asciende a USD 134,26 millones, dentro de los cuales se incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46

kilómetros comprometidos, así como de las intervenciones necesarias en los 4,28,61 kilómetros del tramo concesionado.

32. Durante el año 2015, no se han reconocido inversiones por parte de OSITRAN al Concesionario. Dicho año, el Concedente aprobó los Estudios Definitivos y de Impacto Ambiental de la vía elaborados por el concesionario. La fecha prevista para el inicio de ejecución de las obras es junio de 2016.
33. Las principales prestaciones a cargo del concesionario son la ejecución de las obras obligatorias listadas a continuación, así como la conservación y explotación de la totalidad de los 428,61 km concesionados:
 - La construcción de una segunda calzada de 53 km entre el Dv. Huambo (El Alto) - Dv. Arequipa, incluyendo óvalos de inicio y fin.
 - La construcción de una segunda calzada de 21 km entre Tacna - La Concordia, incluyendo un óvalo.
 - Puesta a punto de 428.613 km.
 - Tres óvalos adicionales nuevos y dos intercambios viales, doce intersecciones con otras vías, tres puentes y seis puentes peatonales.

b. Pagos al Estado

34. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación a OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales por concepto de aportes de regulación a OSITRAN equivalentes al 1% del total de facturación (incluidos peajes, PAMO, servicios de construcción y otros servicios).
35. En el siguiente grafico se observa la evolución de los aportes por regulación hechos por el Concesionario entre 2013 – 2015. Durante 2015, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 225 mil, lo que representó un incremento de 7,1% en relación a los aportes generados el año 2014 (S/. 210 mil).



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Reclamos

36. Para el año 2015, se presentaron 15 reclamos al Concesionario, 12 reclamos menos que el año 2014. De este total, 2 fueron declarados inadmisibles, 7 infundados y 6 improcedentes. Cabe precisar que no se ha declarado fundado ningún reclamo en los últimos tres años.
37. Del total de reclamos presentados durante 2015, 9 estuvieron asociados con la calidad de los servicios, 2 con la facturación, 2 con daños y pérdidas y 1 con defectos en la información proporcionada.

Cuadro N° 6
Evolución histórica de reclamos 2013-2015
 (En Nuevos Soles)

Indicador	2013	2014	2015
Inadmisibles	0	0	2
Improcedentes	3	3	6
Fundados	0	0	0
Infundados	0	0	7
Total	3	3	15

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

VII. INDICADORES FINANCIEROS

Estado de Resultados Integrales

38. En el año 2015, el Concesionario reportó ingresos por operación y construcción por S/.11,7 millones, lo que representó un crecimiento de 28,2% con respecto a 2014, donde registró S/. 9,19 millones por ingresos. Este incremento podría explicarse por los ingresos procedentes de los servicios de construcción de los tramos viales.
39. Asimismo, el costo del servicio ascendió a S/. 6,94 millones, un 19,4% más que los S/.5,82 millones registrados en el 2014. Entre los principales costos se encuentran los servicios de terceros (S/. 3,85 millones) y cargas de personal (S/. 1,55 millones).
40. Por tanto, la utilidad bruta ascendió a S/. 4,8 millones, un 43% mayor que el resultado de 2014. Por su lado, la utilidad operativa para el año 2015 fue de S/. 1,84 millones, cifra significativamente mayor a los S/. 290 mil reportados en el año 2014. La reducción de los gastos

administrativos de S/. 3,08 millones a S/. 2,9 millones explican el incremento en la utilidad operativa de la empresa.

41. A pesar de lo anterior, durante 2015 se registró una utilidad neta negativa ascendente a S/. 826 mil, un 481% menor que la registrada en 2014 (que también fue negativa, y se ubicó en un nivel de S/. 142 mil). Esto se puede explicar principalmente por los altos gastos financiero, que se incrementaron de S/. 472 mil a S/. 2,8 millones (493%) y por las pérdidas por diferencia de cambio de las transacciones que ha realizado la empresa, que pasaron de S/. S/. 172 mil a S/. 467 mil.

Cuadro N° 7		
Estado de resultados Integrales, 2014-2015		
(en miles de Nuevos Soles)		
	2015	2014
Ingresos por operación y construcción	11 777	9 186
Costo de servicio	(6 944)	(5 816)
Ganancia Bruta	4 833	3 370
Otros ingreso y gastos:		
Gastos Administrativos	(2 994)	(3 080)
Ganancia (pérdida) por actividades de operación	1 839	290
Ingresos financieros	283	118
Gastos financieros	(2 802)	(472)
Diferencia en cambio, neta	(467)	(172)
Pérdida antes de impuesto a las ganancias	(1 147)	(236)
Impuesto a las ganancias	321	94
Pérdida del año	(826)	(142)

Fuente: EEFF Auditados 2015, COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

Estado de Situación Financiera

42. Durante el año 2015, el Concesionario registró un incremento de sus activos totales con relación al año anterior, del orden de 303%. Ello obedece principalmente al crecimiento experimentado en sus activos corrientes, principalmente en sus cuentas de efectivo y equivalentes de efectivo (de S/. 3,8 a S/. 63 7), Cuentas por cobrar comerciales (de S/. 6,6 millones a S/. 9,1 millones), Cuentas por cobrar a entidades relacionadas (S/. 21,8 millones) que consiste en el adelanto entregado a Consorcio Vial del Sur S.A para el inicio de actividades de construcción.
43. Cabe señalar que el cobro de los conceptos por Cuentas por Cobrar Comerciales se realizará progresivamente con la liberación de la cuenta de fideicomiso cuando la Concesionaria cumpla con los niveles mínimos de inversión⁵.
44. Los fondos sujetos a restricción del periodo se incrementaron de S/. 29 millones a S/. 40,3 millones, un 139%. Aquí se encuentran los ingresos por recaudación de peaje, los cuales serán liberados una vez que el concesionario cumpla con los niveles mínimos de inversión solicitados.

⁵ En Concesionario debe realizar inversiones por USD 11 millones para que se libere el fondo de fideicomiso.

45. En lo que se respecta a los activos no corrientes, estos se incrementaron en un 3,3% pasando de S/. 8,1 millones a S/. 8,4 millones. La principal cuenta del activo no corriente es el costo diferido (89,2%) e incluye el pago a Proinversión por usufructo de la Concesión y que es pagadero durante todo el periodo del contrato.
46. De otro lado, en 2015, los pasivos totales aumentaron en 169% respecto del año anterior, sustentado en los mayores pasivos corrientes, que pasaron de S/. 6,3 a S/. 68,2, producto del préstamo otorgado por Davivienda de Colombia para financiar las actividades de construcción.
47. Asimismo, en lo que respecta al pasivo corriente, han destacado principalmente la variación registrada en el rubro de *Otras cuentas por pagar, que se redujo de S/. 7 millones a S/. 436 mil que corresponde a cuentas por pagar diversas y Anticipos a Clientes*, comprendiendo esta última todas aquellas recaudaciones recibidas por peaje que se mantienen en la cuenta de fideicomiso, cuya liberación se realizará cuando el OSITRAN verifique la realización de la inversión mínima de USD 11 millones.
48. Por su parte, en 2015, también se produjo un incremento en el patrimonio neto de la empresa del orden de 4,3% en relación con el año anterior, debido al aumento de la cuenta de capital emitido a consecuencia de la capitalización de obligaciones con accionistas por un valor total de S/. 31,9 millones.

Cuadro N° 8
Estado de situación financiera, 2014-2015
 (en miles de Nuevos Soles)

	2015	2014		2015	2014
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
ACTIVO CORRIENTE	139 794	40 712	PASIVO CORRIENTE	40 258	33 919
Efectivo y equivalentes de efectivo	63 961	3 869	Cuentas por pagar comerciales	275	211
Cuentas por cobrar comerciales	9 151	6 618	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	33	13
Otras cuentas por cobrar	3 964	1 195	Otras cuentas por pagar	436	7 092
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	21 813		Pasivos financieros	26	37
Gastos contratados por anticipado	527	16	Anticipio de clientes	39 488	26 566
Fondos sujetos a restricción	40 378	29 014			
ACTIVO NO CORRIENTE	8 405	8 102	PASIVO NO CORRIENTE	68 260	6 299
Cuentas por cobrar comerciales		0	Otras cuentas por pagar		0
Otras cuentas por cobrar		0	Pasivos financieros	68 260	6 299
Activo por impuesto a las ganancias diferido	770	449	Anticipio de clientes		0
Fondos sujetos a restricción		0	TOTAL PASIVO	108 518	40 218
Costo diferido	7 501	7 542			
Mobiliario y equipo	77	70	PATRIMONIO NETO	39 681	8 596
Activos intangibles	57	41	Capital emitido	41 281	9 370
			Resultados acumulados	-1 600	-774
TOTAL ACTIVO	148 199	48 814	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	148 199	48 814

Fuente: EEFF Auditados 2015, COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

Indicadores financieros

49. En el caso de los indicadores de rentabilidad, durante 2015 se registraron resultados mixtos. Así, mientras el concesionario obtuvo márgenes operativos de 15,6% (nivel mayor al registrado en 2014), en lo que respecta al margen de utilidad neta, este fue negativo en 7%.

50. Dado que la utilidad neta fue negativa, se obtuvo un -2,1% de rentabilidad para el 2015 para el capital aportado por los socios o ROE⁶ (en el 2014 el valor del ROE fue de -1,7%), es decir, los socios tuvieron pérdidas mayores sobre su capital invertido. Situación similar ocurre con el valor del ROA⁷, que fue de -0,6% (0,3% en el 2015), así la empresa tuvo mayores pérdidas sobre el capital total invertido.
51. Respecto a los ratios de liquidez, en particular, los ratios de liquidez clásica y de prueba ácida, superan la unidad, lo cual indica que, al cierre del 2015, la empresa se encontraba en la capacidad de afrontar sus obligaciones corrientes, sin verse en la necesidad de realizar sus activos fijos. El préstamo otorgado por Davivienda explica el incremento en el efectivo de la Concesión.
52. Finalmente, los ratios de endeudamiento del Concesionario muestran una reducción para el año 2015 con respecto al 2014, presentando una estructura de menor dependencia al financiamiento con terceros, principalmente por el incremento del capital de la empresa, que amortiguó las recaudaciones recibidas por peaje que se mantienen en la cuenta de fideicomiso y el préstamo adquirido. Finalmente, el ratio pasivo/patrimonio indica que por cada sol aportado por los socios, la empresa tiene deudas por afrontar equivalentes a S/. 2,73 (en el 2014 este valor era de S/. 4,68.)

Cuadro N° 9							
Ratios financieros, 2014-2015							
Ratio	2015	2014	2013	Ratio	2015	2014	2013
Ratios de Rentabilidad				Ratios de Endeudamiento			
ROE	-2,1%	-1,7%	-5,9%	Grado de endeudamiento	73,2%	82,4%	70,0%
ROA	-0,6%	-0,3%	-1,8%	Grado de patrimonio	26,8%	17,6%	30,0%
Margen Bruto	41,0%	36,7%	19,7%	Pasivo/Patrimonio	2,73	4,68	2,34
Margen Operativo	15,6%	3,2%	-10,0%	Ratios de Liquidez			
Margen Neto	-7,0%	-1,5%	-6,1%	Liquidez clásica	3,47	1,20	1,85
				Prueba ácida	3,47	1,20	1,85
				Liquidez absoluta	1,59	0,11	1,64
				Capital de Trabajo (en millones S/.)	99 536	6 793	637

Fuente: EEFF Auditados 2015, COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

VIII. CONCLUSIONES

53. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo 3 del IIRSA Sur durante el año 2015, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2015, el tráfico vehicular se incrementó 6,9% en relación al año anterior, alcanzando un total de 2,56 millones de unidades vehiculares, siendo el incremento de vehículos ligeros de 12,9% y el de vehículos pesados, 0,9%. Con relación al tráfico por

⁶ Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

⁷ Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta/Activo Total.

estación de peaje, se aprecia que el 35,6% del tráfico total de vehículos ligeros transitó por la Estación Tomasiri, ubicada en la región Tacna, en tanto que el 27,9% transitó por la Estación Camaná, ubicada la región Arequipa.

- (ii) En relación a las tarifas vigentes, durante 2015, el Concesionario aplicó en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento una tarifa de S/. 8,85 por vehículo ligero y una tarifa diferenciada para los vehículos pesados según el número de ejes, la cual fluctuó en niveles de S/. 15,30 para los vehículos de 2 ejes y de S/. 138,05 para los vehículos de 18 ejes. Cabe señalar que, dichas tarifas se aplican desde el inicio de la explotación de la Concesión (marzo de 2013).
- (iii) La inversión comprometida por el Concesionario al 2015, asciende a USD 134,26 millones, dentro de los cuales se incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46 kilómetros comprometidos, así como de las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado. Al 31 de diciembre de 2015, no se han reconocido inversiones, siendo que dicho año se aprobaron los Estudios Definitivos y de Impacto Ambiental de la vía.
- (iv) El pago por concepto de Aporte por Regulación para el año 2015, efectuado a favor de OSITRAN, se incrementó en 7% con relación al año anterior, alcanzando el monto de S/. 225 miles (S/. 201 en el 2014).
- (v) Durante 2015, el Concesionario reportó ingresos por operación y construcción por S/. 11,7 millones, lo que representó un crecimiento de 28,2% con respecto a 2014. Por su parte, el costo del servicio ascendió a S/. 6,94 millones, un 19,4% más que los registrados en el 2014. No obstante, debido al aumento de los gastos financieros y a las pérdidas obtenidas por diferencia del tipo de cambio, la utilidad neta registró una contracción de 481%, mostrando un valor negativo de S/. 826 mil.
- (vi) Los principales indicadores de rentabilidad de la Concesión (ROE, ROA, margen bruto y margen operativo) registraron valores negativos. Así, el Concesionario generó pérdidas de 5,9% por cada unidad monetaria invertida (sin importar su procedencia) y los accionistas tuvieron una pérdida de 1,8% de utilidad por cada unidad monetaria invertida de su patrimonio. No obstante, el análisis de los ratios de liquidez muestra que la empresa ha contado con la liquidez suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Cabe señalar que actualmente la Concesionaria no ha iniciado obras, por lo que actualmente no se registran gastos en inversiones realizadas.

ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A
Carretera: Tramo vial Dv. Quilca, Dv. Arequipa, Dv. Matarani, Dv. Moquegua,
Dv. Ilo - Tacna - La Concordia

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	total de kilómetros concesionados es 428,613 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) (121,549 Km.) ▪ Dv. Matarani – Dv. Moquegua (158,234 Km.) ▪ Dv. Ilo- Tacna (113,310 Km.) ▪ Tacna – La Concordia (35,520 Km.) 	Índice 1 del Anexo 1
2	Fecha de suscripción	10 de enero de 2013.	Inicio de concesión
3	Plazo de la Concesión	5 años, salvo los casos de prórroga o caducidad, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.	Artículo 4.1. (p. 31)
4	Modalidad	no sostenible.	Artículo 2.5.
5	Postores interesados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concesión Servicios Viales del Sur. ▪ Concesionaria La Concordia. ▪ Consorcio Concesión Vial del Sur. 	VERSION
6	Descripción de Obras	<ol style="list-style-type: none"> 1. Óvalos e Intercambios: <ul style="list-style-type: none"> - Ovalo Dv. Moquegua. - Ovalo Dv. Quilca. - Ovalo Dv. Matarani. - Intercambio Dv. Ilo. - Intercambio Locumba. 2. Segunda Calzada Dv. Huambo – Dv. Arequipa. 3. Segunda Calzada Tacna – La Concordia. 4. Puesta a punto Tramo 1: Dv. Quilca – Dv. Arequipa. 5. Puesta a punto Tramo 2: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. 6. Puesta a punto Tramo 3: Dv. Ilo – Tacna. 7. Puesta a punto Tramo 4: Tacna – La Concordia. 8. Intersección con otras vías (12) 9. Varios: Puente Peatonal. 	7
7	Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.	7
8	Capital mínimo	A la fecha de suscripción del Contrato el Concesionario deberá haber cumplido con acreditar un capital social mínimo de USD 1 000 000 el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado. Posteriormente, a la fecha de cierre financiero, deberá acreditar como mínimo un incremento del Capital del 15% del presupuesto aprobado en los EDI, para las Obras Obligatorias.	Artículo 3.5.b (p. 27)
9	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de obras: <ul style="list-style-type: none"> - Equivalente al 10% del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para las Obras Obligatorias. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la fecha de suscripción del contrato, la garantía será por un monto de USD 10 800 000, la cual permanecerá vigente hasta doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión. 	Artículo 11.2. (p. 67) Artículo 11.3. (p. 67-68)

Concesionario: Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A
Carretera: Tramo vial Dv. Quilca, Dv. Arequipa, Dv. Matarani, Dv. Moquegua,
Dv. Ilo - Tacna - La Concordia

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	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.	Cláusula 11.6. (p. 69)
11	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. 100) Cláusula 18.12. a) (p. 101) Cláusula 18.12. b) (p. 102) Cláusula 18.13. (p. 103)
12	Penalidades	Referidas a: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ La Conservación de las Obras. ▪ Explotación de la Concesión. ▪ Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. ▪ Consideraciones Socio Ambientales. ▪ Fideicomiso de Recaudación. 	Anexo IX (p. 185-189)
13	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. (p. 88)
14	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 Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las partes. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico-financiero se dará exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que dichos cambios tengan exclusiva relación a aspectos económicos-financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y conservación vial. ▪ El Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de impuestos resultantes del ejercicio, y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la cláusula 10.9. del contrato: $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ <p>Donde PD: porcentaje de desequilibrio.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Si PD, en valor absoluto, supera el 10% se procederá a restablecerlo. Si (b>a) se otorgará una compensación al Concesionario equivalente a la diferencia del monto obtenido en b) menos el monto obtenido en a). Si el desequilibrio afecta al Concedente (b<a), el Concesionario otorgará una compensación equivalente a la diferencia del monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b). 	Cláusula 10.7. (p. 64) Cláusula 10.8. (p. 64) Cláusula 10.9. (p. 65)

Concesionario: Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A
Carretera: Tramo vial Dv. Quilca, Dv. Arequipa, Dv. Matarani, Dv. Moquegua,
Dv. Ilo - Tacna - La Concordia

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: <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 12.3. (p. 73-75)
16	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse, al día siguiente de la fecha de suscripción de la primera Acta de Entrega parcial de Bienes, referida a la entrega simultánea de las unidades de peaje existentes a favor del Concesionario.	Cláusula 8.10. (p. 55)
17	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I
18	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 la explotación de la concesión y hasta antes que se produzca el incremento señalado en los párrafos siguientes, en las unidades de peaje existentes el concesionario deberá cobrar el peaje vigente para vehículos ligeros y para vehículos pesados, más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable. El resultado será redondeado a los cinco céntimos de Nuevo Sol hacia abajo. ▪ A partir de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias, habiendo dado cumplimiento a lo indicado en la Cláusula 8.12., y luego de cumplir con lo establecido en el Artículo N° 33 del RETA-OSITRAN, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje (excepto el peaje de Camaná que se reubicará), un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En la unidad de peaje de Santa Rosa, deberá cobrar un peaje de Santa Rosa, un peaje de USD 1,70 y en la unidad de peaje reubicada en El Alto deberá cobrar USD 1,80; en ambos casos más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. 	Cláusula 9.4. (p. 58-59)
19	IMAG	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es la garantía que otorga el Concedente a efectos de asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos. ▪ Los montos del Ingreso Mínimos Anual Garantizado (IMAG) para cada año de la concesión están estipulados en el Contrato de Concesión. 	Cláusula 1.9.53. (p. 17) Cláusula 10.2. (p. 61-62)
20	Fideicomiso	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Fideicomiso tendrá una vigencia desde la Fecha de inicio de la Explotación de la Concesión hasta el momento en el que el Regulador verifique una inversión en obras de responsabilidad del Concesionario ascendente como mínimo a USD 11 millones, sin incluir IGV. Una vez verificada la inversión antes indicada, corresponderá la liberación de los recursos disponibles en el Fideicomiso de recaudación a favor del Concesionario y se procederá a extinguir la vigencia del mismo. ▪ Durante la vigencia del Fideicomiso corresponderá al Concesionario sustentar ante el Regulador para su conformidad, la liberación de recursos correspondientes para efectos del funcionamiento general de la Concesión, tanto de los aspectos operativos como administrativos, atendiendo los siguientes lineamientos: <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Primer año de la concesión:</u> Hasta un máximo acumulado de USD 5 205 242 sin incluir el IGV; y b) <u>Segundo Año de la Concesión:</u> Hasta un máximo acumulado de USD 4 587 174 sin incluir IGV. c) <u>En el caso que al finalizar el Segundo Año de la Concesión el Concesionario no haya acreditado la inversión mínima</u> de USD 11 000 000, por causas no imputables a él, los montos máximos de liberación de recursos comprendidos en el segundo Año de la Concesión también se aplicarán en los siguientes años hasta la acreditación de la inversión mínima antes indicada. 	Anexo XI (p. 191)

ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: TRAMO VIAL - Dv. Quilca - Dv. Arequipa (Repartición) - Dv. Matarani - Dv. Moquegua - Dv. Ilo - Tacna - La Concordia

Concesionario	Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Modalidad	Autosotenable
Periodo:	2013 - 2015

a. Tráfico

	UNIDAD	2013	2014	2015
Número de Vehículos	Vehículo	1 917 668	2 399 682	2 565 918
- Livianos	Vehículo	959 960	1 199 108	1 354 108
- Pesados	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810
Número de Ejes cobrables	Eje	5 006 964	6 289 662	6 384 738
- Livianos	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108
- Pesados	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630

Número de Vehículos por unidad de peaje:				
Unidad Camaná	Vehículo	614 808	928 414	963 508
- Livianos	Vehículo	281 808	346 844	378 322
- Pesados	Vehículo	333 000	581 570	585 186
Unidad El Fiscal	Vehículo	362 400	399 636	422 650
- Livianos	Vehículo	178 902	187 940	216 172
- Pesados	Vehículo	183 498	211 696	206 478
Unidad Montalvo	Vehículo	360 340	446 156	507 202
- Livianos	Vehículo	177 982	223 050	277 358
- Pesados	Vehículo	182 358	223 106	229 844
Unidad Tomasiri	Vehículo	580 120	625 476	672 558
- Livianos	Vehículo	321 268	441 274	482 256
- Pesados	Vehículo	258 852	184 202	190 302

Número de Ejes cobrables				
Unidad Camaná	Eje	1 660 048	2 820 378	2 865 392
- Livianos	Eje	281 808	346 844	378 322
- Pesados	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070
Unidad El Fiscal	Eje	990 028	1 132 214	1 098 784
- Livianos	Eje	178 902	187 940	216 172
- Pesados	Eje	811 126	944 274	882 612
Unidad Montalvo	Eje	987 804	1 202 558	1 215 730
- Livianos	Eje	177 982	223 050	277 358
- Pesados	Eje	809 822	979 508	938 372
Unidad Tomasiri	Eje	1 369 084	1 134 512	1 204 832
- Livianos	Eje	321 268	441 274	482 256
- Pesados	Eje	1 047 816	693 238	722 576

b. Recaudación (Incluido IGV)

Recaudación	UNIDAD	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles	4 255 045	5 306 053	5 991 928
Recaudación Pesados	Soles	15 504 145	19 510 430	19 280 035
Tarjetas Prepago	Soles			
Otros Ingresos	Soles	4 737	6 430	5 908
Total	Soles	19 763 927	24 822 912	25 277 871

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle Los Negocios 182, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jorge Cárdenas

César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada

Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Oscar Ubillús