



# INFORME DE DESEMPEÑO

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DE  
LA RED VIAL N° 6 (TRAMO PUENTE PUCUSANA –  
CERRO AZUL - ICA)

**2015**

**Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos**



## Contenido

Resumen Ejecutivo.....	3
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	7
a. Composición de la empresa .....	7
b. Principales características del contrato de concesión .....	7
c. Área de Influencia. ....	11
d. Infraestructura y equipos .....	13
e. Hechos de importancia .....	13
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....	14
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	15
IV. TARIFAS REGULADAS.....	18
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	19
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	24
VII. INDICADORES FINANCIEROS .....	28
VIII. CONCLUSIONES .....	36
ANEXO.....	38
Ficha de Contrato de Concesión .....	39
Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A. ....	39

## Gráficos

GRÁFICO N° 1 COVIPERU: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR.....	15
GRÁFICO N° 2 COVIPERU: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015.....	16
GRÁFICO N° 3 COVIPERU: INVERSIONES RECONOCIDAS .....	20
GRÁFICO N° 4 APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015 .....	23
GRÁFICO N° 5 COVIPERU: NIVEL DE SERVICIO GLOBAL, 2013-2015 .....	24
GRÁFICO N° 6 COVIPERU: NÚMERO DE ACCIDENTES, 2011- 2015.....	25
GRÁFICO N° 7 COVIPERU: HERIDOS Y FALLECIDOS, 2015.....	25
GRÁFICO N° 8 COVIPERU: INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2013 - 2015.....	26
GRÁFICO N° 9 COVIPERU: RECAUDACIÓN POR TIPO DE PAGO.....	28
GRÁFICO N° 10 COVIPERU: RATIOS DE RENTABILIDAD 2013-2015 .....	33
GRÁFICO N° 11 COVIPERU: RATIOS DE LIQUIDEZ 2013-2015.....	34
GRÁFICO N° 12 COVIPERU: RATIOS ENDEUDAMIENTO 2013-2015 .....	35

## Ilustraciones

ILUSTRACIÓN N° 1: COVIPERU: UBICACIÓN DE UNIDADES DE PEAJE .....	8
ILUSTRACIÓN N° 2: UBICACIÓN DE UNIDADES DE PEAJE.....	12
ILUSTRACIÓN N° 3: NUEVO PLAN DE OBRAS.....	22

# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

## CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6

### Resumen Ejecutivo

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2015, de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6). 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.

La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino.

Datos generales de la concesión (al 2015)	
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 25% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 294,86 millones (incluye IGV)
Inversión reconocida al 2015	USD 107 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	6

Hasta el año 2015 se han firmado 6 Adendas al Contrato de Concesión<sup>1</sup>. La última fue firmada a inicios del 2015 y tuvo como objetivo adelantar obras correspondientes a la segunda etapa del cronograma contractual de obras y acordar las condiciones para la ejecución de la tercera etapa, entre otras.

<sup>1</sup> La sexta adenda al Contrato de Concesión se firmó el 30 de enero del 2015.

Además del uso y acceso a la vía, los servicios que a la fecha se prestan en esta concesión son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real. Además, COVIPERÚ presta los siguientes servicios opcionales: seguro de accidentes, internet en el peaje de Chilca, servicio de información al usuario, TELEPASS y vales prepago.

Con respecto al tráfico de vehículos, éste ha registrado un aumento de 9,9% con respecto al 2014, siendo la estación de Chilca la que recibió el 52,7% del total de vehículos, seguida por las estaciones de Jahuay e Ica, que acumularon el 26,5% y 20,9%, respectivamente. A su vez, del total de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 56% fueron vehículos livianos, siendo su mayor afluencia en los meses de la temporada de verano. De esta manera, el tráfico de ejes cobrables se incrementó en 5,2% respecto a lo registrado el año anterior.

Las tarifas vigentes a fin del año 2015, ascendió a S/. 11,95 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje, para vehículos pesados. Dicho monto representó un incremento de 8,6 % con respecto a las tarifas aplicadas en el 2014.

En lo que respecta a las inversiones realizadas, a diciembre de 2015, la inversión ejecutada acumulada ascendió a USD 107 millones, lo que representa el 36,5% del total de inversión comprometida. El Regulador reconoció inversiones por S/. 14,9 millones que correspondieron en parte a las actividades preliminares de construcción de obras de la segunda etapa.

Considerando los ingresos por cobro de peaje, el monto recaudado por concepto este concepto ascendió a S/. 127 millones (sin IGV), registrándose un incremento de 7,7% con respecto al año 2014, siendo la estación de peaje de Chilca el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 45% del total. Asimismo, el Concesionario obtuvo ingresos equivalentes a S/. 24 millones por la venta de los servicios de vales de prepago y TELEPASS (telepeaje).

En lo referente a la utilidad de la Concesión para el 2015, la Concesión alcanzó una utilidad bruta de S/. 82 millones, un 12,1% mayor que en el año 2014, donde alcanzó un valor de S/. 73,2 millones. Este incremento se explica por el aumento de los ingresos de la concesión en relación a sus costos, que se traduce en una mejor capacidad de la Concesión para generar ingresos. De forma similar, la utilidad operativa se incrementó de S/. 35 millones a S/. 67,9 millones, un incremento del 91% y, finalmente, la utilidad neta alcanzó un valor de S/. 9 millones, cifra menor en 59% a la registrada el año anterior que alcanzo los S/. 22,6 millones.

Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen de utilidad bruta de la empresa se redujo de 63,9% a 16,9% entre el 2014 y 2015. Esto se explica por el incremento de los ingresos de la Concesión, al haberse adicionado en el 2015 los ingresos por construcción de la obras de la segunda y tercera etapa incluidas en la Adenda N° 6.

Considerando los valores de ROE<sup>2</sup> y el ROA<sup>3</sup> se observa que ambos valores se han reducido respecto al 2014.

Así, en el caso del ROE, este valor se redujo de 14,2% en el 2014 a 5,4%, Este indicador mide las ganancias obtenidas por lo accionistas por el capital invertido en la Concesión.

14. Así, como se observa, los accionistas en el 2015 obtuvieron una menor rentabilidad sobre su capital invertido.

<sup>2</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$ .

<sup>3</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activo Total}$ .

De igual manera, el valor de ROE se redujo de un 7% en el 2014 a 1,4%. En el 2015. El ROA mide la rentabilidad que han tenido el total de activos que conforman la Concesión, sin importar su procedencia (sea deuda o capital propio). El indicador muestra que, en el 2015 la Concesión ha reducido la rentabilidad sobre el valor total de sus activos.

Con respecto a los ratios de liquidez, que miden la capacidad de la empresa de poder cubrir sus préstamos en el corto plazo, se observa que los ratios de liquidez clásica<sup>4</sup>, prueba ácida<sup>5</sup> y liquidez absoluta<sup>6</sup>, se han venido deteriorando en los últimos 3 años lo que se traduciría en la poca capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones con los activos corrientes que posee a la fecha.

Por otro lado, si bien los ratios de apalancamiento han mejorado con respecto al 2014, aún nos indican que la empresa financia sus operaciones con deuda (principalmente debido a las obligaciones por pagar y a los anticipos recibidos por parte del Estado).

El ratio de endeudamiento muestra que la empresa tienen una elevada concentración de pasivos con respecto al patrimonio invertido, Así para el 2015, los pasivos eran 2,92 veces el patrimonio (mayor menor al 1,03 del año 2014).

De otro lado, se puede apreciar una reducción en el ratio de endeudamiento, que mide cuanto del total de activos es financiado por deuda, al pasar de 51% en el 2014 a 74%% en el 2015 debido al incremento de los pasivos totales.

En lo que respecta al ratio de apalancamiento financiero (activo total sobre patrimonio), que mide cuanta deuda usa la compañía para financiar sus activos, se observa que la empresa ha empeorado dicho indicador entre el 2014 y 2015, pasando de 2,03 veces a 3,9 veces el patrimonio, esta variación se explica tanto por el incremento de los pasivos no corrientes on respecto al año 2014. En el siguiente gráfico se puede observar su evolución en los últimos tres años.

Por el lado de su desempeño operativo, se observó que en el 2015 se produjeron 378 accidentes registrándose un incremento con respecto al año 2014 (250 accidentes). En términos de número de accidentes por cada cien mil vehículos, el índice registró una pequeña caída pasando de 2,74 en 2013 a 2,21 en 2014.

Respecto a accidentes con víctimas mortales, en el 2015 hubieron 30 personas fallecidas, cifra 36% menor a la registrada en 2014 (47 personas). Por otro lado, con respecto heridos producto de dichos accidentes, el número se incrementó de 435 heridos en el 2014 a 487 heridos en el 2015 (un incremento de 12%)

Por otra parte, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos muestra un incremento de 38% respecto al año anterior, pasando de 2,36 accidentes a 3,25 accidentes por cada cien mil vehículos. De forma similar, el índice de heridos por cada cien mil vehículos se incrementó en un 1,9% respecto al año anterior, pasando de 4,11 heridos a 4,19 heridos por cada cien mil vehículos. Y, el número de personas fallecidas por cada cien mil vehículos, este se indicador tuvo una caída del 41,9% respecto al año anterior, mientras que en el 2014 se tuvieron 0,44 fallecidos, en el 2015 la cifra se redujo a 0,26 fallecidos por cada cien mil vehículos.

<sup>4</sup> Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

<sup>5</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>6</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

En lo que respecta al importe por concepto de retribución al Estado y Aporte por Regulación, en el caso del primero para el 2015 ascendió a S/. 23,9 millones; sin embargo, la compañía compensó S/. 23,1 millones correspondientes al 17,61% de los ingresos de peaje que el concedente recibe como retribución de acuerdo al adelanto de obras de la segunda etapa y por la ejecución de obras de la tercera etapa, en el marco de la adenda N° 6. Para el 2015, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/.1,3 millones, cifra superior en 14% a la registrada en el año 2014 (S/. 1,16 millones).

Finalmente, Con fecha 30 de enero de 2015 se suscribió la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, la cual tiene por objeto; i) adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la segunda etapa, ii) acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la tercera etapa y sus respectivos Mantenimientos; iii) implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso No. 2474-2012-CCL y; iv) acordar la no ejecución de las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km 53+386 al Km 94+500 de Segunda Etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será reducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario, respectivamente.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

## CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6

### I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

#### a. Composición de la empresa

El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6) a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ), conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S.A, con el 25% de las acciones, y por las empresas ecuatorianas Hidalgo & Hidalgo S.A, con el 65% de las acciones y la empresa Conorte S.A. con el 10% de las acciones.

#### b. Principales características del contrato de concesión

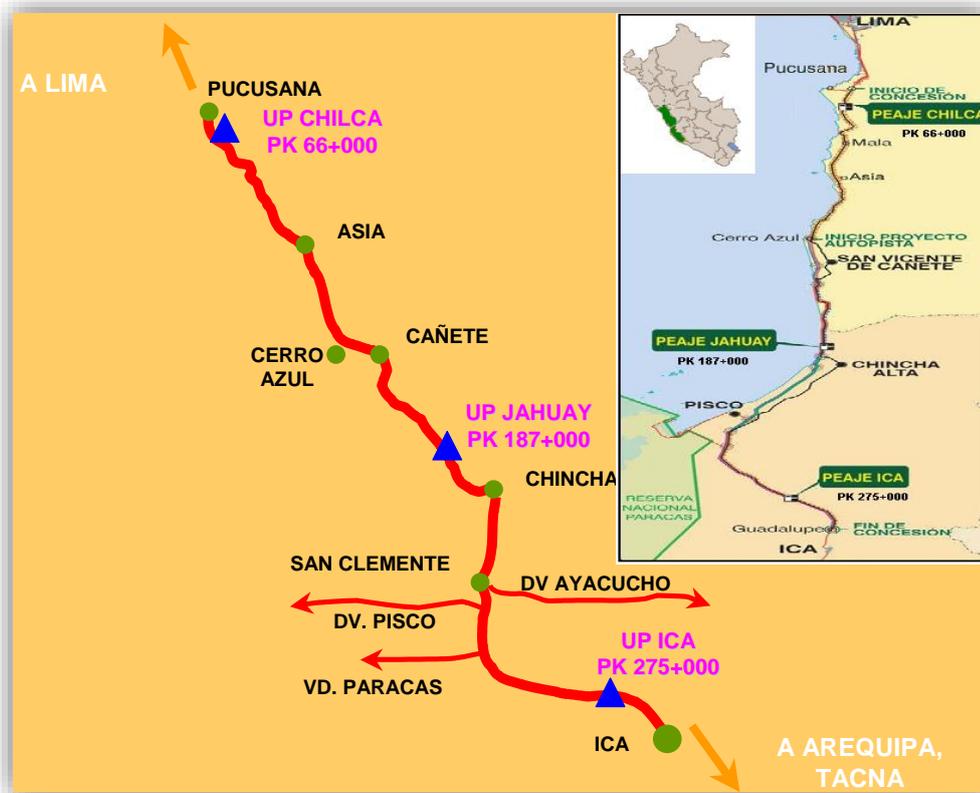
1. El Contrato de Concesión se suscribió el 20 de septiembre de 2005, con un periodo de vigencia de 30 años, el mismo que podría ampliarse a 32 años en el caso que la Segunda Etapa de construcción se inicie entre el año 17 y 19. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de 221,7 km de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el siguiente cuadro.

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

Fuente. Contrato de Concesión

2. En la concesión de la Red Vial N° 6 se otorgó al Concesionario la facultad de explotación de la infraestructura, la cual prevé el cobro de tarifas de peaje a los usuarios con la finalidad de financiar las labores de inversión, operación y mantenimiento de la carretera.
3. Dichas tarifas fueron fijadas en el Contrato de Concesión; y, a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, estas serán ajustadas anualmente de acuerdo a un promedio del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el de Estados Unidos (CPI).
4. Para efectuar la recaudación del peaje, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario puede ubicar 3 unidades de peaje. Las estaciones de peaje que se encuentran actualmente en operación son Chilca, Jahuay e Ica (ver Ilustración N° 1).

Ilustración N° 1: COVIPERU: UBICACIÓN DE UNIDADES DE PEAJE



5. El literal d) de la cláusula 8,17 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).

6. La inversión estimada para el proyecto al 2015 asciende a USD 294 millones (incluye IGV). El proyecto está dividido en actividades preparatorias, primera, segunda y tercera etapa. Las actividades preparatorias se iniciaron desde la fecha de suscripción del Contrato.
7. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
  - a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión, el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión, se iniciarán las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa.
  - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión, el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
  - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras" a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
    - c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
    - c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
8. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.
9. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:
  - 1,0% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,
  - 18,61% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del Contrato de Concesión.
10. Al cierre de 2015 se han firmado seis adendas al Contrato de Concesión, tal como lo describe el Cuadro N° 3. La Primera Adenda modificó e incluyó las cláusulas 1.5; 6.20; 6.22; 8.14; los numerales 1,6 y 5 del anexo II; y la sección 2 del Anexo I. La Segunda Adenda estuvo avocada a la ejecución de las obras de la primera y segunda etapa, para lo cual se modificaron las

cláusulas 5.2; 6.1 y los numerales 2 y 3 del Anexo II. La Tercera Adenda tuvo por objeto modificar las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión. La Cuarta Adenda tuvo la finalidad de adelantar las obras de la segunda etapa, por lo que se modificaron las cláusulas 6.17, 9.10 y el Anexo II; la Quinta Adenda corresponde a la sustitución de obras de revegetación por la ejecución de otras, motivo por el cual se modificaron el Anexo I, II y VI del contrato de concesión. Finalmente la Sexta Adenda tuvo como finalidad adelantar obras de la de la se etapa por lo que se modificaron las clausulas 6.20, 6.24, 8.17, 9.2 y 13.4.

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

Construcción de Obras de Primera Etapa. Finalmente, la adenda incorpora el Régimen económico de adelanto de inversiones, en el cual se establece la evaluación financiera, el procedimiento para el descuento de la Retribución y el Monto de Incidencia Financiera producto del adelanto de inversiones. La forma de pago será mensual y del 17,61% de la retribución que se paga al Concedente, a excepción del último mes de liquidación.

16. El 13 de agosto de 2012, se suscribió la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión por la cual se sustituyeron las obras de revegetación y su mantenimiento correspondiente a las progresivas km 0+00 al km 53+386, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas antes de la suscripción de la Adenda. Dicho reemplazo se realizaría a cambio de la construcción del intercambio vial Asia – Primera Etapa y la construcción del puente peatonal Asia – Módulo A de la Segunda Etapa y sus respectivos mantenimientos, otorgándosele al Concesionario seis meses para la culminación de las obras.
17. Con fecha 30 de enero de 2015 se suscribió la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, la cual tiene por objeto; i) adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la segunda etapa, ii) acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la tercera etapa y sus respectivos Mantenimientos; iii) implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso No. 2474-2012-CCL y; iv) acordar la no ejecución de las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km 53+386 al Km 94+500 de Segunda Etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será reducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario, respectivamente.

**c. Área de Influencia.**

18. La concesión posee una longitud de 221 km y va desde el Puente Pucusana (Región Lima) hasta la ciudad de Ica (Región Ica). A través de la Panamericana Sur y en su trayecto cruza las provincias de Cañete (Región Lima), Chincha, Pisco e Ica (Región Ica).
19. Además, en las provincias de Cañete y Pisco, la carretera se une a la red nacional en empalmes que se dirigen a la región Junín y la región Huancavelica respectivamente y con el Aeropuerto Internacional de Pisco y el terminal portuario General San Martín de Pisco.



#### **d. Infraestructura y equipos**

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 6 millones, lo que representa el 2,15% del total de activos no corrientes (en su mayoría intangibles y que corresponde a deudas por cobrar de largo plazo con empresas vinculadas). En lo que respecta a su activo fijo la empresa tiene S/. 579 mil en vehículos, S/. 2,6 millones a instalaciones, S/. 7 millones en equipos diversos y S/. S/. 1,9 millones en equipos de cómputo.

20. La Concesión al contratar los servicios de terceros para las labores de construcción y mantenimiento de la vía, no adquiere activos fijos que deban ser dedicados a labores de construcción, adquiriendo en su mayoría equipos para labores administrativas

#### **e. Hechos de importancia**

21. Con fecha 30 de enero de 2015 se suscribió la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, la cual tiene por objeto; i) adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la segunda etapa, ii) acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la tercera etapa y sus respectivos Mantenimientos; iii) implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso No. 2474-2012-CCL y; iv) acordar la no ejecución de las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km 53+386 al Km 94+500 de Segunda Etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será reducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario, respectivamente.

## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. Además del acceso a la vía, los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
23. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
  - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Total: 34 Sistemas SOS).
  - Servicio de auxilio médico las 24 horas.
  - Servicio de auxilio mecánico y grúa.
  - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
  - Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.
24. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
  - Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
  - Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
  - Servicio TELEPASS<sup>7</sup> en el Peaje de Chilca.
  - Servicio de Vales Prepagos<sup>8</sup>.

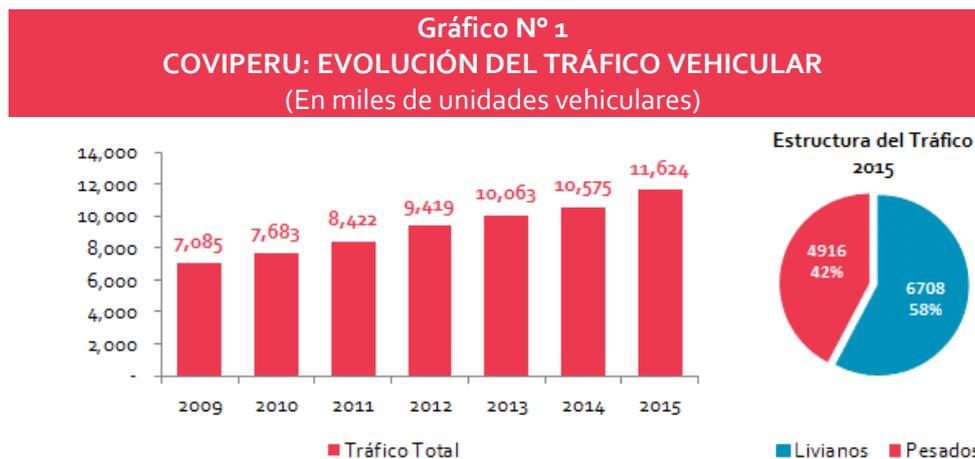
---

<sup>7</sup> El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en la Estación de Peaje de Chilca (casetas 7 y 8), km 66 de la Panamericana Sur, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

<sup>8</sup> Se está trabajando con este sistema desde el mes de mayo del 2010. Está dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.

### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

25. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2015 ascendió a 11,6 millones, de los cuales el 57,7% fueron vehículos livianos (6,7 millones) y el 42,3% restante correspondió a vehículos pesados (4,9 millones). El tráfico vehicular total registró un aumento del 9,9% como consecuencia del incremento en 13,4% en la cantidad de vehículos ligeros, que pasaron de 5,9 millones a 6,7 millones (un incremento de 790 mil vehículos) y del incremento en 5,5% de vehículos pesados, que pasaron de 4,6 millones a 4,9 millones (un incremento de 258 mil vehículos) con respecto a lo experimentado en el 2014.

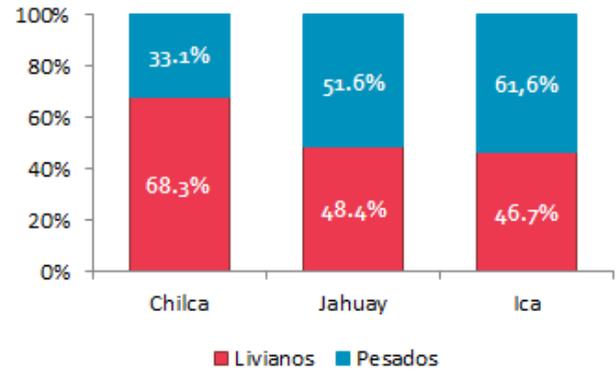
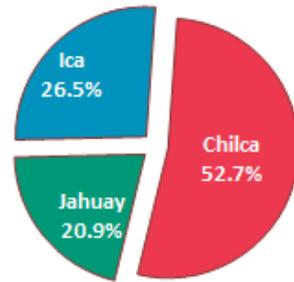


Fuente: COVIPERU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

26. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje, en el 2015 la estación de Chilca recibió la mayor cantidad de tráfico (52,7% del total de vehículos), seguida por la estación de Jahuay (26,1%); mientras que la estación de Ica recibió 2,24 millones de vehículos, representando el 21,2% del tráfico total. Adicionalmente, se observa que la estación de Chilca se caracteriza por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, representando éstos el 68,3% del total de tráfico registrado en dicho peaje. Situación contraria ocurre en las garitas de Jahuay e Ica, donde predomina el tráfico de vehículos pesados, concentrando cada uno el 51,6% y 61,6% de sus respectivos tráfcicos.

**Gráfico N° 2**  
**COVIPERU: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2015**



Fuente: COVIPERÚ  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, la garita de Jahuay fue la de mayor crecimiento (11,6%), tanto en vehículos ligeros (17,9%) como en vehículos pesados (6,6%). En tanto, las estaciones de Chilca e Ica registraron crecimientos de 9,8% y 8,18% en el tráfico total. En el cuadro se puede observar la variación del tráfico de la Concesión por estación de peaje.

**Cuadro N° 2**  
**COVIPERU: EVOLUCIÓN VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2014-2015**  
(En millones de unidades vehiculares)

PEAJE	2014	2015	VARIACIÓN ANUAL
<b>Vehículos Livianos</b>			
Chilca	3 669 954	4 095 050	11,6%
Ica	1 026 770	1 174 448	14,4%
Jahuay	1 220 358	1 438 266	17,9%
<b>Vehículos Pesados</b>			
Chilca	1 902 308	2 025 580	6,5%
Ica	1 216 698	1 249 886	2,7%
Jahuay	1 538 994	1 640 886	6,6%
<b>Vehículos Totales</b>			
Chilca	5 572 262	6 120 630	9,8%
Ica	2 243 468	2 424 334	8,1%
Jahuay	2 759 352	3 079 152	11,6%

Fuente: COVIPERÚ  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

28. Con respecto a la variación anual del tráfico considerando ejes cobrables, dicha variable registró un aumento de 7,3%, cifra superior al crecimiento del año anterior (5,2%). Dicho crecimiento se sustenta principalmente en la mayor evolución registrada por los vehículos ligeros, que registraron un crecimiento del 13,4% medido en ejes cobrables; mientras que los

vehículos pesados registraron un aumento del 5,3%%, tal como se puede apreciar en el Cuadro N°2.

**Cuadro N° 3**  
**COVIPERU: Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo, 2011-2012**  
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2015				2015	2014	Variación anual
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>3,409,104</b>	<b>2,584,226</b>	<b>2,653,080</b>	<b>2,977,706</b>	<b>11,624,116</b>	<b>10,575,082</b>	<b>9.9%</b>
Ligeros	2,195,856	1,429,782	1,397,274	1,684,852	6,707,764	5,917,082	13.4%
Pesados	1,213,248	1,154,444	1,255,806	1,292,854	4,916,352	4,658,000	5.5%
<b>Ejes cobrables</b>	<b>6,907</b>	<b>5,955</b>	<b>6,337</b>	<b>6,782</b>	<b>25,981</b>	<b>24,222</b>	<b>7.3%</b>
Ligeros	2,196	1,430	1,397	1,685	6,708	5,917	13.4%
Pesados	4,712	4,525	4,940	5,097	19,273	18,305	5.3%

Fuente: COVIPERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. Con respecto al tráfico de vehículos pesados, se puede observar que existió una mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, ascendiendo estos últimos a más de 9,56 millones de ejes cobrables, cifra que representó la mayor cuota, con el xx% del total de tráfico pesado.
30. Por otro lado, la estación de Chilca ha presentado el mayor tráfico por ejes cobrables. Cabe señalar que en las tres estaciones de peaje, el principal tráfico –medido en ejes cobrables- es el relacionado a vehículos con 6 ejes- En el siguiente cuadro se presenta el tráfico de vehículos pesados, medido en ejes cobrables, y por estación de peaje.

**Cuadro N° 4**  
**COVIPERU: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES 2015**  
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>1 301 350</b>	<b>1 199 500</b>	<b>233 622</b>	<b>396 450</b>	<b>1 502 898</b>	<b>24 180</b>	<b>4 658 000</b>
Chilca	613 046	463 292	84 562	149 652	581 682	10 074	1 902 308
Ica	314 872	320 246	69 058	112 232	393 564	6 726	1 216 698
Jahuay	373 432	415 962	80 002	134 566	527 652	7 380	7 380
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>2 602 700</b>	<b>3 598 500</b>	<b>934 488</b>	<b>1 982 250</b>	<b>9 017 388</b>	<b>169 260</b>	<b>18 304 586</b>
Chilca	1 226 092	1 389 876	338 248	748 260	3 490 092	70 518	7 263 086
Ica	629 744	960 738	276 232	561 160	2 361 384	47 082	4 836 340
Jahuay	746 864	1 247 886	320 008	672 830	3 165 912	51 660	6 205 160

Fuente: COVIPERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IV. TARIFAS REGULADAS

31. De acuerdo a la cláusula 8,17, numeral d), del Contrato de Concesión, los peajes podrán ser reajustados en forma ordinaria cada 12 meses (En el punto N°5 del presente informe se detalla la fórmula de actualización)
32. Para el año 2015 las estaciones de peaje de COVIPERU se cobran en un solo sentido. Las estaciones de peaje de Chilca (km. 66) y la garita de control de Ica (km. 275) se encuentran en el sentido Norte a Sur, mientras que las la estación de peaje de Jahuay (Km. 187 + 150) en sentido Sur-Norte.
33. La tarifa se actualizó el 20 de febrero del 2015, siguiendo lo estipulado en la cláusula antes mencionada, fijándose la tarifa en S/.12.00 por vehículo ligero o eje, lo que significó un incremento del 9,9% con respecto al año 2014, donde la tarifas ascendieron a S/. 11,00 por vehículo ligero o eje.

**Cuadro N° 5**  
**COVIPERU: TARIFAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO 2015**  
(En Nuevos Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por unidad	10,17	12,00
Vehículos Pesados	Por eje	10,17	12,00

Fuente: COVIPERU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

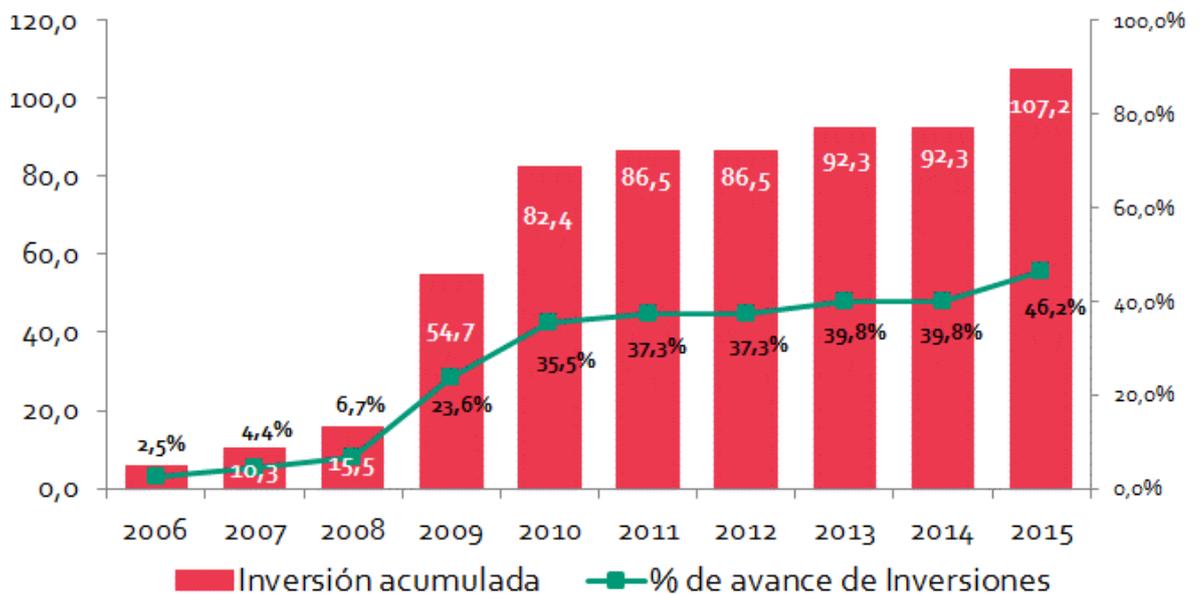
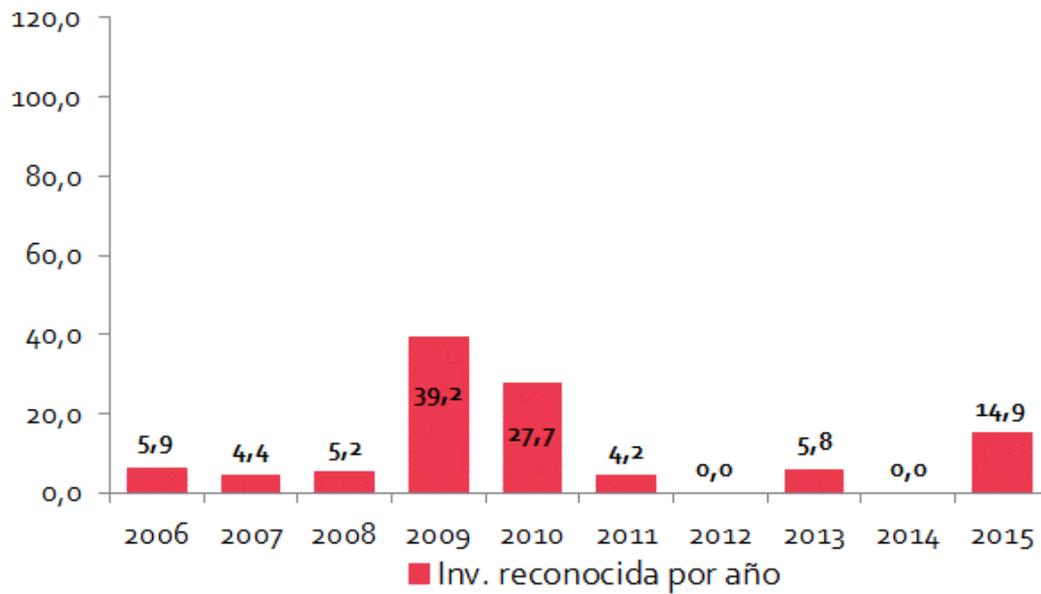
## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.

### a. Evolución de las inversiones

34. Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada aprobada por el Regulador ascendió a USD 107 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 46,2% del total de la inversión comprometida. Cabe señalar que en el 2015 se reconocieron inversiones por S/. 14,9 millones.
35. Las inversiones realizadas corresponden, entre otras a las siguientes obras en la vía:
  - Construcción de una calzada de la autopista desde el km. 1 hasta el km. 20 así como la construcción de las obras de arte, pasos y drenajes necesarios para el tramo.
  - Construcción de la calzada Izquierda de la autopista desde el km.28 hasta el km.38.
  - Construcción de una calzada de la autopista desde el km. 20 hasta el km 28.
  - Construcción de una calzada de la autopista desde el km. 38 al Km. 43.
  - 
  - Construcción puente y calzada - Segunda Etapa
  - Construcción de Segunda Calzada Izquierda entre el km. 38 hasta el km. 53 por un valor de USD 9,6 millones, ubicada entre los Km. 170 y 185 de la nueva autopista de la Panamericana Sur.
  - Construcción de un puente sobre la quebrada Topará, por el valor de USD 344 mil ubicado a la altura del km. 174 de la nueva autopista de la Panamericana Sur.-
36. A diciembre del 2015, de los 219,710 kms. comprometidos para construcción, se han construido 83,087 km., lo que equivale a un avance del 37,8% de obra.

I

**Gráfico N° 3**  
**COVIPERU: INVERSIONES RECONOCIDAS**  
(En millones de USD y porcentaje de la inversión referencial)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización- OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

37. Con la suscripción de la Adenda N° 2, el 8 de abril de 2009, se modificó el Cronograma de Obras Contractual, que permitió acelerar las Obras de la Primera Etapa, adaptándose éstas a la disponibilidad de terrenos que fueron comprados o expropiados por el Estado. En el siguiente gráfico se puede observar el nuevo plan de obras contractual.

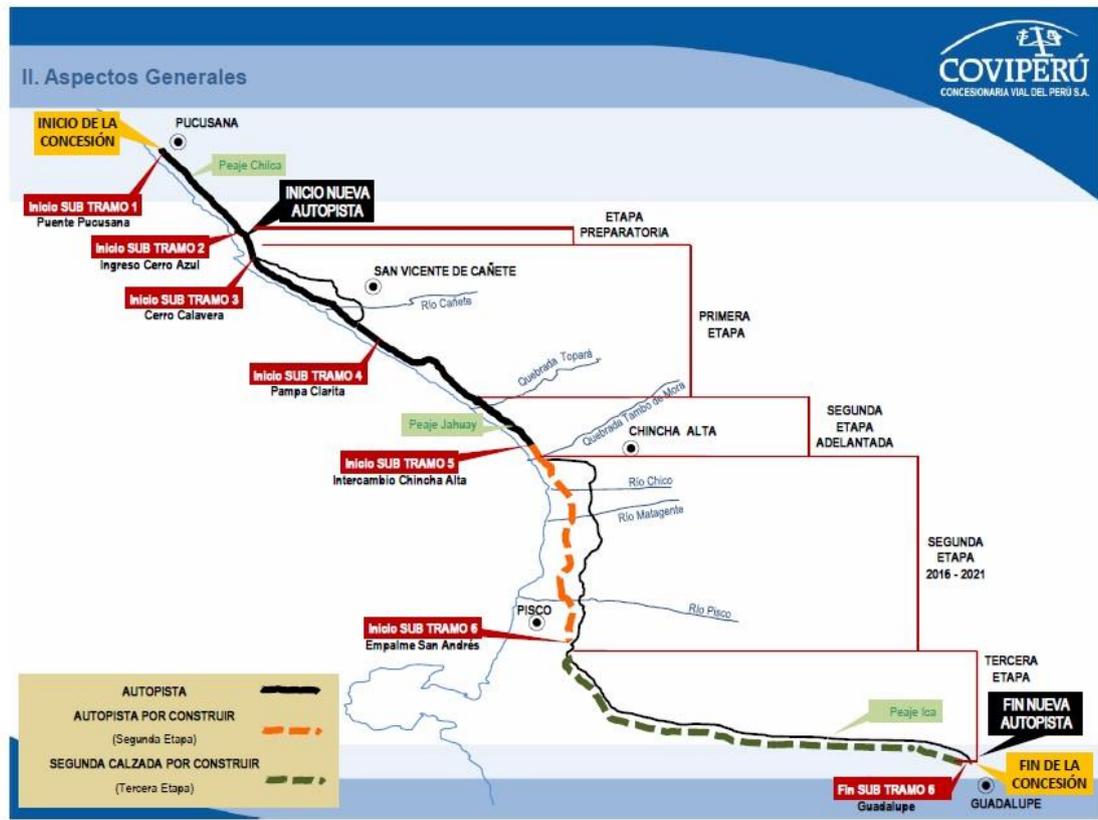
38. Con la suscripción de la Adenda N° 5, el 13 de agosto de 2012, se modificó el Programa de Ejecución de Obras Contractual, lo que permitió sustituir la obligación de realizar la inversión en Revegetación de la Berma Central y Revegetación de intercambios viales, indicada en el Estudio de Ingeniería e Impacto Ambiental elaborado por la Asociación Alpha Consult S.A. – correspondientes a las progresivas del km 0+000 al km 53+386 (Sub tramos 2, 3 y 4)<sup>9</sup>, por la construcción de obras de seguridad vial (Intercambio Vial Asia y Puente Peatonal Asia) y su respectivo mantenimiento<sup>10</sup>.
39. En 30 de enero de 2015, las partes suscribieron la Adenda N° 6 donde acordaron adelantar las obras de la segunda y tercera etapa. El inicio de las obras de la segunda etapa, se dio el 09 de mayo de 2015, debiendo finalizar el 28 de abril de 2017. El avance de obras a fin de 2015 alcanzó el 61,51%, el mismo que incluyó la construcción parcial de las siguientes obras: Construcción primera calzada (derecha e izquierda) del Km. 53+386 al Km. 94+500, Construcción de los puentes Rio Chico y Pisco, construcción del puente Tambo de Mora y el Intercambio Vial Chincha. De parte del Concedente, aún falta la entrega del 20% de predios para la ejecución de la segunda etapa.
40. Asimismo, de acuerdo a la Adenda N° 6, el Concedente se obligaba de entregar el 40% de terrenos para el inicio de la tercera etapa; sin embargo, a diciembre de 2015, solo han entregado el 20% de los mismos, por lo que el Concesionario dio inicio potestativo el 02 de noviembre de 2015, es decir, da inicio a las obras sin que se compute el plazo de ejecución de las obras de 24 meses. A fines de 2015, el avance de la tercera etapa alcanzó un acumulado de 5,56%, el mismo que comprende la construcción parcial de la segunda calzada entre el Km. 94+500 al Km. 148+995.

---

<sup>9</sup> Es decir, desde el ingreso a Cerro Azul hasta el intercambio Chincha Alta.

<sup>10</sup> Es preciso señalar que de acuerdo a lo señalado por el Concedente, la obligación de Revegetación es para los Sub tramos 2 al 6 de la Concesión (149 km). El Sub tramo 1 (Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul, 72 km) no contempla la obligación de revegetación de la Berma Central.

Ilustración N° 3: NUEVO PLAN DE OBRAS



Fuente: COVIPERU

## b. Pagos al Estado

### • *Retribución al Estado*

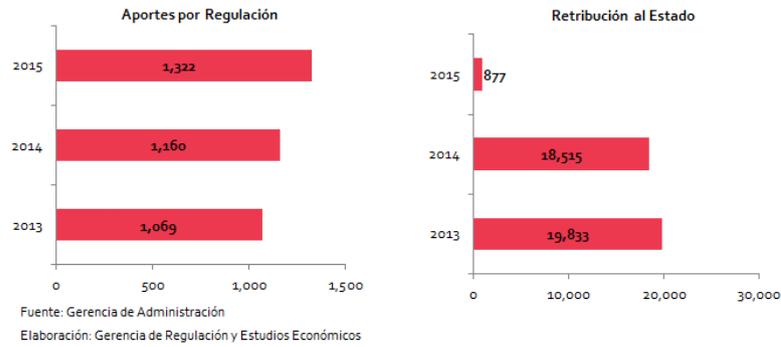
41. Para el 2015, el pago por concepto de Retribución al Estado correspondió al 18,61% de los ingresos mensuales por peaje obtenido por el Concesionario, porcentaje aplicable de acuerdo a los términos del Contrato.
42. Sin embargo, en marco de lo estipulado en la Adenda N° 6 concerniente al adelanto de obras de la segunda y tercera etapa, el Concesionario puede utilizar el 17,61% como adelanto de inversión para la ejecución de obras, transfiriendo el 1% restante como retribución al Estado
43. Así, para el año 2015, la compañía compenso S/. 23, 1 millones correspondiente al 17,61% de los ingresos por concepto de peaje que el Concedente recibe como retribución para ser utilizados en el adelanto de obras de la segunda etapa y por la ejecución de las obras de la tercera etapa. El 1% restante, ascendente a S/. 877 mil fue transferido al Estado como retribución.

### • *Aporte por Regulación*

44. 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. Para el 2015, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/.1,3 millones, cifra superior en 14% a la registrada en el año 2014 (S/. 1,16 millones).

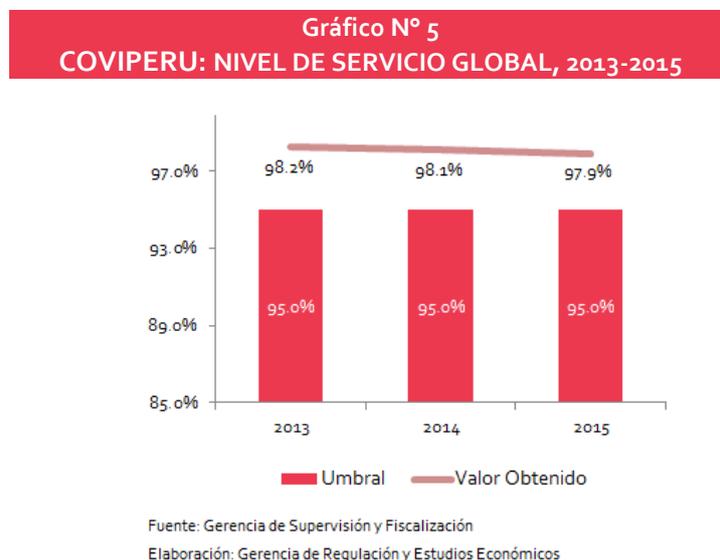
**Gráfico N° 4**  
**APORTES POR REGULACIÓN PERIODO 2013 – 2015**  
(Miles de Nuevos Soles)



## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### a. Niveles de servicio

- 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.
- 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.
- Como se aprecia, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2015. En efecto, si bien entre 2014 y 2015, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera reducción (de 98,1% a 97,9%), se mantuvo por encima del nivel mínimo exigido (95%).



### b. Accidentes

- A lo largo del año 2015 se registraron 378 accidentes, lo que representó un incremento del 51% con respecto al año anterior (250 accidentes), siendo la cifra más alta desde el año 2012.

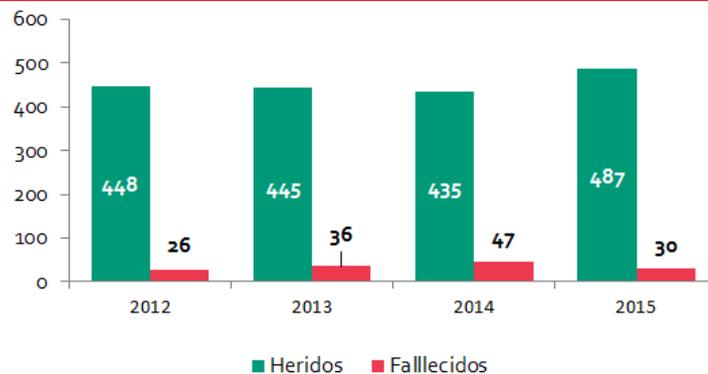
**Gráfico N° 6**  
**COVIPERU: NÚMERO DE ACCIDENTES, 2011- 2015**



Fuente: Coviperu S.A  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

46. Respecto a accidentes con víctimas mortales, en el 2015 hubieron 30 personas fallecidas, cifra 36% menor a la registrada en 2014 (47 personas). Por otro lado, con respecto heridos producto de dichos accidentes, el número se incrementó de 435 en el 2014 a 487 en el 2015 (un incremento de 12%). En el gráfico siguiente se observa la evolución de estos indicadores entre el 2012 y 2015.

**Gráfico N° 7**  
**COVIPERU: HERIDOS Y FALLECIDOS, 2015**

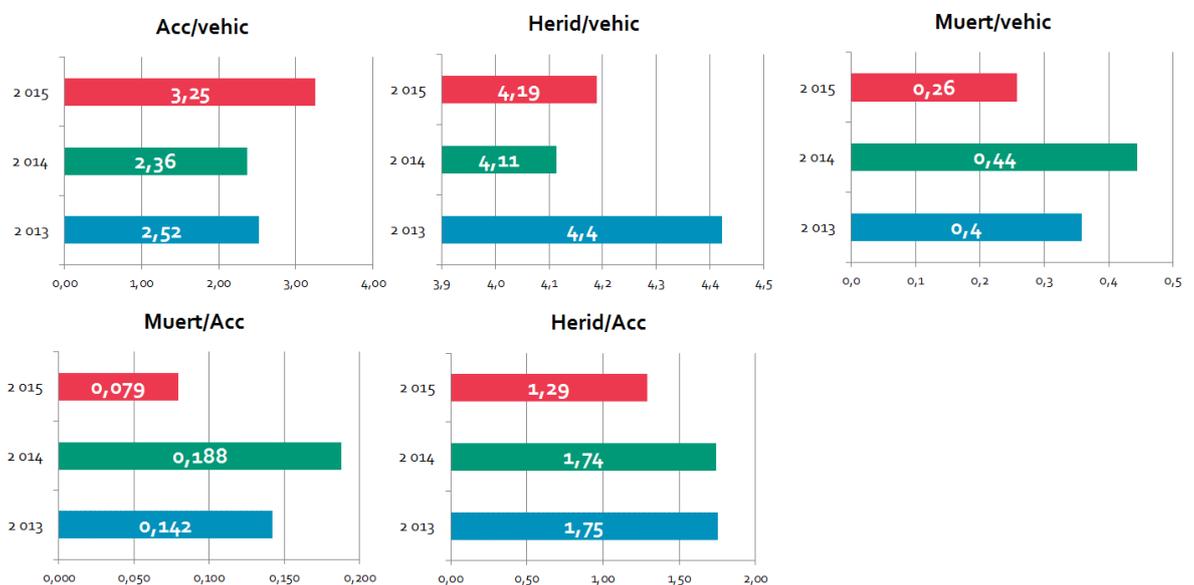


Fuente: Coviperu S.A  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. Por otra parte, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos muestra un incremento de 38% respecto al año anterior, pasando de 2,36 accidentes a 3,25 accidentes por cada cien mil vehículos.
48. De forma similar, el índice de heridos por cada cien mil vehículos se incrementó en un 1,9% respecto al año anterior, pasando de 4,11 heridos a 4,19 heridos por cada cien mil vehículos.
49. Y finalmente, al evaluar el número de personas fallecidas por cada cien mil vehículos, este se indicador tuvo una caída del 41,9% respecto al año anterior, mientras que en el 2014 se tuvieron 0,44 fallecidos, en el 2015 la cifra se redujo a 0,26 fallecidos por cada cien mil vehículos.

50. Considerando personas heridas por accidente, el indicador se redujo en el 2015 de 1,74 heridos en el 2014 a 1,29 heridos por accidente (una reducción del 26%), lo que indica en promedio que los accidentes registrados fueron de menor consideración.
51. De forma similar, en lo que respecta a personas fallecidas por accidente, se observa una caída del indicador entre ambos años. Así, mientras que en el 2014 se tuvieron 0,188 muertes por accidente, en el 2015 se tuvieron 0,079 personas fallecidas por accidente (una reducción del 58%). Con lo que los accidentes registrados tuvieron una menor cantidad de víctimas fatales. En el gráfico siguiente se observa la evolución de estos indicadores entre el 2013 y 2015.

**Gráfico N° 8**  
**COVIPERU: INDICADORES DE ACCIDENTES EN, 2013 - 2015**



Fuente: COVIPERÚ  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### c. Reclamos

52. El número de reclamos presentados a la empresa en el 2015 ascendió a 60 reclamos (un 50% más que los registrado en el 2014, siendo los principales motivos de los mismos: cobro de tarifa (35 reclamos), falta de señalización y/o mantenimiento (2 reclamos), tiempo de espera en cola (2 reclamos), mala atención (12 reclamos), entre otros. Sin embargo, cabe destacar que solo 2 de ellos fueron declarados fundados, es decir el 3,3%, mientras que 41 reclamos fueron declarados infundados y se registraron 9 desistimientos por parte de los usuarios.
53. A pesar que en 2015 se registró el mayor número de reclamos presentados en los últimos 4 años, el porcentaje de aquellos declarados fundados ha sido muy bajo, al igual que años anteriores. El siguiente gráfico se puede observar su variación entre los años 2012 y 2015.

**Cuadro N° 6**  
**COVIPERU: EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE RECLAMOS**  
**2012-2015**  
**(En Nuevos Soles)**

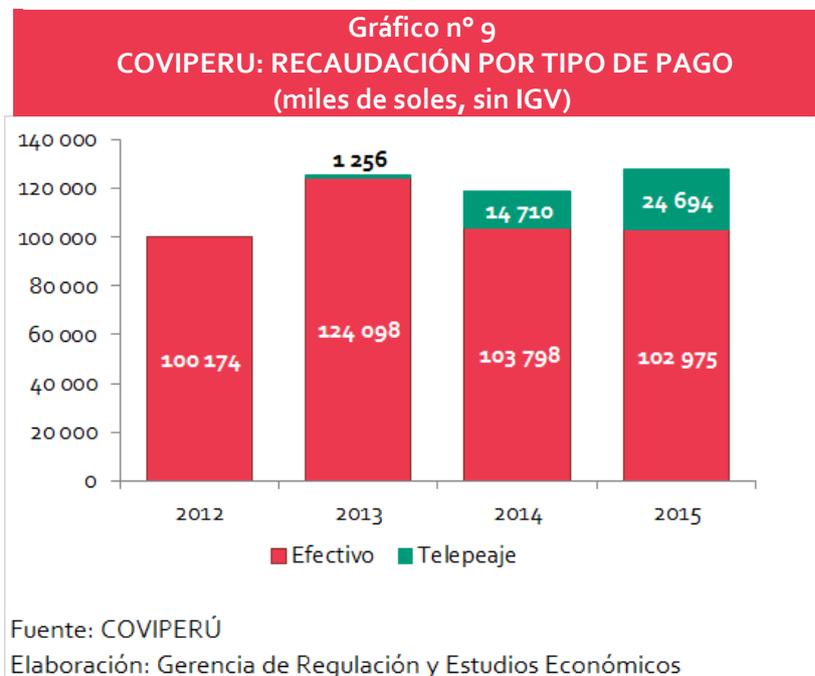
INDICADOR	2012	2013	2014	2015
Inadmisibles	-	-	7	4
Improcedentes	7	3	6	4
Fundados	-	5	1	2
Infundados	6	20	26	41
Desistimiento	-	-	-	9
<b>Total de reclamos</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>40</b>	<b>60</b>

Fuente: COVIPERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VII. INDICADORES FINANCIEROS

54. En el 2015 se recaudaron S/. 127 millones por concepto de peaje (incluye lo recaudado en los peajes de Chilca, Jahuay, Ica y por concepto de telepeaje), lo que implicó un crecimiento de la recaudación en 16,6% con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones de Chilca y Jahuay, al igual que el año anterior, registraron los mayores niveles de recaudación, con S/. 69,1 y S/. 47,1 millones, los que representan el 45,5% y el 31% de la recaudación por peaje de la concesión, respectivamente. La estación de Ica recaudó S/. 35 millones, lo que representó el 23,5% del total recaudado.
55. Cabe señalar que en el 2015 se incrementó la recaudación por telepeaje y vales prepago de S/. 14,7 millones a S/. 24,7 millones de soles con respecto al 2014, lo que representó un incremento del 68%. Esto puede indicar un mayor conocimiento y beneficio de la ciudadanía por usar dicho sistema. En el gráfico se puede observar el crecimiento de la recaudación en la concesión para los años 2012-2015.



### **Estado de Resultados Integrales**

56. En relación a los ingresos por peaje, tal como se ha señalado anteriormente, estos alcanzaron los S/. 127 millones, es decir, un crecimiento de 16,6% con respecto al año anterior.
57. En lo que respecta a los ingresos por construcción de nuevas obras, estos ascendieron/ 352 millones en el 2015, teniendo en el 2015 un valor de S/. 1,7 millones. Este incremento se debe a que la empresa incluye como ingresos para el 2015 los ingresos provenientes de las obras de construcción de la segunda y tercer etapa incluidas en la Adenda N° 6.

58. De forma similar, los costos operativos para el 2015 se incrementaron en un 870% pasando de S/. 41,3 millones a S/. 402 millones y que incluyen los costos de construcción de las obras de la segunda y tercera etapa.
59. Así, a partir de las variaciones en los ingresos y los costos entre el 2014 y 2015, la empresa alcanzó una utilidad bruta de S/. 82 millones, un 12,1% mayor que en el año 2014 donde la utilidad bruta alcanzó los S/. 73,2 millones. Este incremento se explica por el aumento de los ingresos de la concesión en relación a sus costos que se traduce en una mejor capacidad para generar ingresos.
60. En lo que respecta a los costos administrativos, estos fueron de S/. 16,3 millones, un 56,9% menos que los S/. 37,9 millones del 2014. Esta reducción se explica porque en el 2015 el Concesionario no ha tendido que transferir el total del pago por retribución al Estado en virtud de lo estipulado en la Adenda N° 6 respecto al uso de dichos fondos.
61. Para el 2015 los gastos financieros de la empresa se incrementaron en 38,3%, pasando de S/. 12,8 millones a S/. 17,7 millones, debido principalmente al pago de intereses por S/. 6,5 millones del préstamo que la Concesión mantiene con su empresa vinculada CASA S.A.
62. Adicionalmente, en el 2015 la empresa tuvo pérdidas por diferencia de cambio, derivadas de transacciones entre diferentes monedas por S/. 24,3 millones, un 390% mayor a los S/. 4,9 millones registrados en el 2014
63. La Concesión para el 2015 reportó pagos por impuesto a la renta por S/. 16,9 millones (en el 2014 la Concesión tuvo un crédito fiscal por impuesto a la renta de S/. 4,6 millones).
64. Así, de los ingresos y egresos reportados por la Concesión durante el 2015, la empresa obtuvo una utilidad neta de S/. 9 millones, cifra menor en 59% a la registrada el año anterior que ascendió a S/. 22,6 millones.
65. Si bien, como se presentó líneas arriba, la utilidad operativa fue mayor para el presente año, las pérdidas por diferencia de cambio, los gastos financieros y el pago de impuesto a la renta influyeron en su caída entre el 2014 y el 2015.

**Cuadro N° 7**  
**COVIPERU: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES**  
(En miles de Nuevos Soles)

	2015	2014	2015/2014
Peaje Chilca	49,981	46,136	8.3%
Peaje Jahuay	33,059	30,822	7.3%
Peaje Ica	25,156	24,268	3.7%
Construcción de nuevas obras	352,867	1,736	-
Telepeaje y vales prepago	23,368	11,620	101.1%
<b>Total de ingresos operativos</b>	<b>484,431</b>	<b>114,582</b>	<b>322.8%</b>
Total de Costos	(402,412)	(41,388)	872.3%
<b>Ganancia Bruta</b>	<b>82,019</b>	<b>73,194</b>	<b>12.1%</b>
Gastos de Administración	(16,283)	(37,789)	
Otros ingresos	2,213	173	1179.2%
<b>Ganancia Operativa</b>	<b>67,949</b>	<b>35,578</b>	<b>91.0%</b>
Ingresos financieros	245	199	23.1%
Gastos financieros	(17,758)	(12,841)	38.3%
Diferencia de Cambio (neto)	(24,396)	(4,972)	390.7%
Otros ingresos (gastos) neto			#DIV/0!
<b>Resultado antes de impuesto a las Ganancias</b>	<b>26,040</b>	<b>17,964</b>	<b>45.0%</b>
Gasto por Impuesto a las Ganancias	(16,901)	4,654	-463.1%
<b>Ganancia Neta del Ejercicio</b>	<b>9,139</b>	<b>22,618</b>	<b>-59.6%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### **Estado de Situación financiera**

66. Respecto de la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que la empresa ha incrementado el valor de sus activos totales en 103%, pasando de S/. 324 millones en el 2014 a S/. 660 millones en el 2015.

Esta variación, es producto del aumento de los activos intangibles, que forman parte de los activos no corrientes de la empresa, y que tuvo un incremento del 113% entre el 2014 y 2015, pasando de S/. 296 millones en el 2014 a S/. 632 millones en el 2015. Dicha variación se debió al aumento de los costos de construcción de las obras correspondientes a la segunda y tercera etapa, incluidas en la adenda N° 6.

67. Con relación a los activos corrientes, estos registraron un incremento del 1,8% producto principalmente del incremento de los servicios contratados por anticipado, que pasaron de S/. 2 millones a S/. 5,5 millones) mientras que la cuenta efectivo se redujo un 12,6% pasando de S/. 14,1 millones a S/. 12,3 millones El resto de cuentas del activo tuvieron variaciones poco significativas en el periodo.

68. De otro lado, al analizar el pasivo corriente, se observa que éste se incrementó en 32,8% con respecto a lo registrado en el 2014, pasando de S/. 57 millones en el 2014 a S/. 76,6 millones en el 2015. Esto se debe principalmente al incremento del rubro provisiones, el cual ascendió a S/. 20 millones. Adicionalmente las cuentas por pagar a vinculados se incrementaron en 214%, pasando de S/. 4,7 millones a S/. 14,9 millones por cancelación de obras ya finalizadas.

69. Al observar el pasivo no corriente se encontró que éste ha sufrido un incremento del 287% respecto a lo registrado en el 2014, pasando de S/. 107 millones a S/. 414 millones en el

2015. Este movimiento, se debió al incremento de las cuentas por pagar a partes relacionadas producto de la deuda contraída con la empresa CASA S.A

70. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, este obtuvo un aumento del 5,7% incrementándose de S/. 159,3 millones a S/.168,4 millones producto del incremento de los resultados acumulados en 9,5% que pasaron de S/. 95,8 millones a S/. 105 millones debido a la ganancia neta del ejercicio del 2015. El capital emitido y la reserva legal no sufrieron cambio alguno.
71. Con respecto a la composición de la Empresa. se observa que ha sufrido una recomposición en su estructura. Así, El activo no corriente representa el 96,8% del total de los activos con S/. 638 millones (en el 2014 fue el 93,5%) y en su mayoría está compuesto por activos intangibles correspondientes a los ingresos por recibir por la ejecución de las obras contractuales. Por el lado de los activos corrientes, estos representan el 1,2% del total de activos con S/. 21,3 millones y su principal cuenta es la cuenta efectivo, que representa el 1,9% del total de activos con S/. 12,3 millones.
72. El pasivo representó más del 74% de los activos totales con S/. 491 millones (en el 2014 fue de 51%), siendo el pasivo no corriente el más relevante con una participación de 65% que equivale a S/. 414 millones, en el año 2014 la participación fue de 73,8%. Esta modificación en la composición del pasivo se debe al incremento de las cuentas por pagar a partes vinculadas por los costos de las obras de la segunda y tercera incluidas en la adenda N° 6& y del pago del préstamo al Banco de Crédito del Perú (obligaciones financieras contraídas).
73. Finalmente, en el 2015, el patrimonio neto de la Concesión ascendió a S/. 168 millones, lo que representó el 25,5% del valor de los activos totales, teniendo una menor participación que en el 2014 en donde el 49,1% del total del valor de activos estaba representado por el patrimonio. Esta variación, como se ha mencionado se debe al incremento de los pasivo de largo plazo.

**Cuadro N° 8**  
**COVIPERU: ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES**  
**(En miles de Nuevos Soles)**

	2015	2014	2015/2014
<b>ACTIVO</b>			
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>21,375</b>	<b>20,996</b>	<b>1.8%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	12,340	14,122	-12.6%
Otras cuentas por cobrar	3,512	4,870	-27.9%
-Terceros	2849	1,025	178.0%
-Partes relacionadas	663	3,845	-82.8%
Crédito por impuesto a la renta		-	-
Servicios Contratados por anticipado	5,523	2,004	175.6%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>638,701</b>	<b>303,173</b>	<b>110.7%</b>
Instalaciones, muebles y equipo (neto)	6,026	6,530	-7.7%
Activos Intangibles (netos)	632,675	296,643	113.3%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>660,076</b>	<b>324,169</b>	<b>103.6%</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>491,625</b>	<b>164,857</b>	<b>198%</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>76,690</b>	<b>57,750</b>	<b>32.8%</b>
<b>Obligaciones financieras</b>			<b>-25.4%</b>
-Terceros	14069	14,018	0.4%
-Partes relacionadas	9987	18,243	-45.3%
<b>Cuentas por pagar comerciales</b>			
-Terceros	6914	3,494	97.9%
-Partes relacionadas	14925	4,756	213.8%
<b>Otras cuentas por pagar</b>	<b>10,340</b>	<b>7,076</b>	<b>46.1%</b>
<b>Provisiones</b>	<b>20,455</b>	<b>10,163</b>	<b>101.3%</b>
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>414,935</b>	<b>107,107</b>	<b>287.4%</b>
Obligaciones financieras a largo plazo	87,580	103,103	-15.1%
-Terceros	49003	60,856	-19.5%
-Partes relacionadas	38577	42,247	-8.7%
Cuentas por pagar comerciales a partes relacionac	314,485		-
Pasivos por impuesto diferido	12,870	4,004	221.4%
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>491,625</b>	<b>164,857</b>	<b>198.2%</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>168,451</b>	<b>159,312</b>	<b>5.7%</b>
Capital suscrito y pagado	50,734	50,734	0.0%
Otras reservas de capital - reserva legal	12,684	12,684	0.0%
Resultados acumulados	105,033	95,894	9.5%
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>660,076</b>	<b>324,169</b>	<b>104%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015

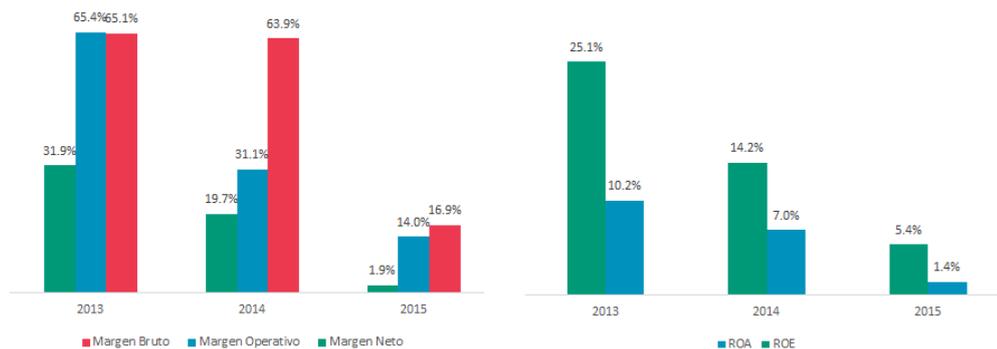
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Indicadores Financieros

74. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen de utilidad bruta de la empresa se redujo de 63,9% a 16,9% entre el 2014 y 2015. Esto se explica por el incremento de los ingresos de la Concesión, al haberse adicionado en el 2015 los ingresos por construcción de la obras de la segunda y tercera etapa incluidas en la Adenda N° 6.
75. En lo que respecta al margen de utilidad operativo, éste tuvo el mismo comportamiento que el margen de utilidad bruta, pasando de 31,1% a 14,3%. Como en el caso de la utilidad bruta, la reducción se explica por el incremento de los costos de construcción y, adicionalmente por el menor monto de gastos administrativos de la concesión que se redujeron un 57% (ver punto 59 del presente informe).

76. Finalmente, en el caso del margen de utilidad neta, este se redujo un 59,6% pasando de S/ 22,6 millones a S/. 9,1 millones. Esta reducción es explicada por incremento en los gastos financieros de la Concesión, que en total se incrementaron en 137% (Ver punto 61 y 62 del presente informe)
77. Considerando los valores de ROE y el ROA se observa que ambos valores se han reducido respecto al 2014.
78. Así, en el caso del ROE, este valor se redujo de 14,2% en el 2014 a 5,4%, Este indicador mide las ganancias obtenidas por lo accionistas por el capital invertido en la Concesión. Así, como se observa, los accionistas en el 2015 obtuvieron una menor rentabilidad sobre su capital invertido.
79. De igual manera, el valor de ROE se redujo de un 7% en el 2014 a un 1,4% en el 2015. El ROA mide la rentabilidad que han tenido el total de activos que conforman la Concesión, sin importar su procedencia (sea deuda o capital propio). El indicador muestra que, en el 2015, la Concesión ha reducido la rentabilidad sobre el valor total de sus activos.

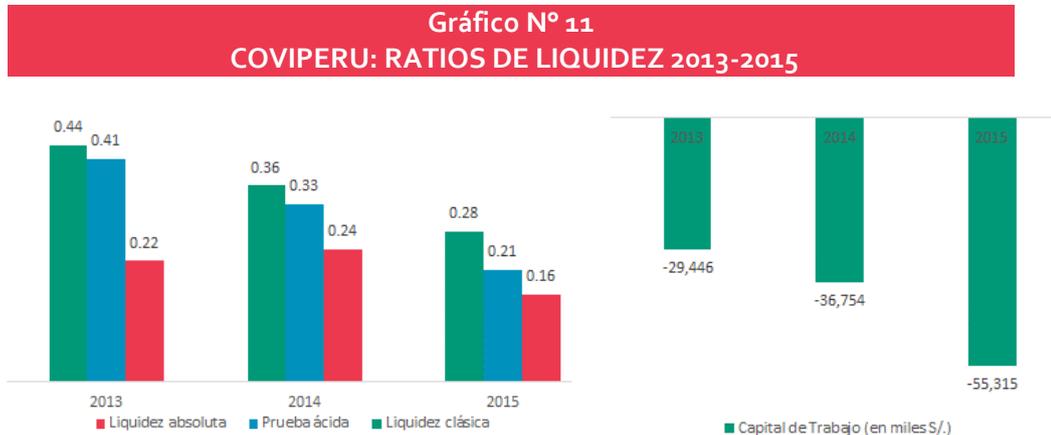
**Gráfico N° 10**  
**COVIPERU: RATIOS DE RENTABILIDAD 2013-2015**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Con respecto a los ratios de liquidez, que miden la capacidad de la empresa de poder cubrir sus préstamos en el corto plazo, se observa que los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta han estado de la unidad se han venido deteriorando en los últimos 3 años lo que se traduciría en la poca capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones con los activos corrientes que posee a la fecha.
81. Como se puede apreciar en el gráfico, para los últimos 3 años los valores de los res indicadores han sido menores que 1, así, la empresa no tiene capacidad para cubrir sus pasivos de corto plazo con sus activos corrientes.
82. Este deterioro en sus valores se explica por el incremento de las obligaciones a terceros del pasivo corriente producto del préstamo para cancelar las obras de la primera etapa y obligaciones financieras con partes relacionadas para la segunda etapa.

83. De igual forma, El capital de trabajo<sup>11</sup>, que es una medida de la capacidad que tiene una empresa para continuar con el normal desarrollo de sus actividades en el corto plazo, ha mostrado tener un comportamiento negativo en los últimos 3 años producto del incremento de los pasivos corrientes de la empresa. Lo que sugeriría que la empresa tiene dificultades para desarrollar dichas actividades.



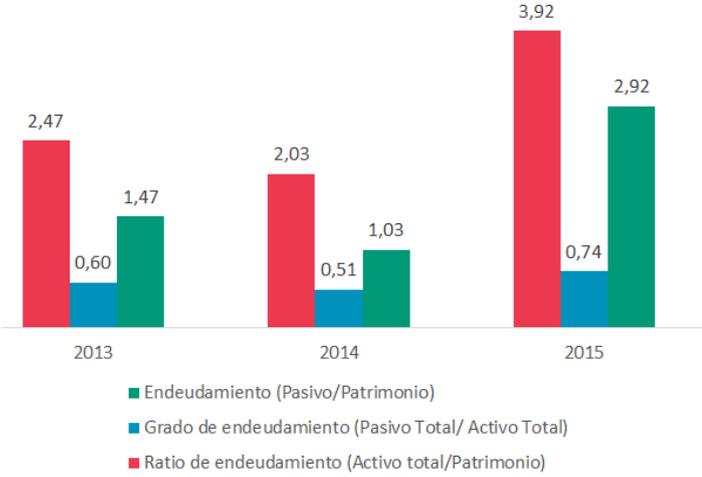
Fuente: Estados Financieros Auditados 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. Por otro lado, si bien los ratios de apalancamiento han mejorado con respecto al 2014, aún nos indican que la empresa financia sus operaciones con deuda (principalmente debido a las obligaciones por pagar y a los anticipos recibidos por parte del Estado).
85. El ratio de endeudamiento muestra que la empresa tienen una elevada concentración de pasivos con respecto al patrimonio invertido, Así para el 2015, los pasivos eran 2,92 veces el patrimonio (mayor menor al 1,03 del año 2014).
86. De otro lado, se puede apreciar una reducción en el ratio de endeudamiento, que mide cuanto del total de activos es financiado por deuda, al pasar de 51% en el 2014 a 74%% en el 2015 debido al incremento de los pasivos totales.
87. En lo que respecta al ratio de apalancamiento financiero (activo total sobre patrimonio), que mide cuanta deuda usa la compañía para financiar sus activos, se observa que la empresa ha empeorado dicho indicador entre el 2014 y 2015, pasando de 2,03 veces a 3,9 veces el patrimonio, esta variación se explica tanto por el incremento de los pasivos no corrientes on respecto al año 2014. En el siguiente gráfico se puede observar su evolución en los últimos tres años.

<sup>11</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente. Rotación de capital de trabajo = Ingresos/Capital de trabajo.

**Gráfico N° 12**  
**COVIPERU: RATIOS ENDEUDAMIENTO 2013-2015**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VIII. CONCLUSIONES

1. Con respecto al tráfico de vehículos, éste ha registrado un aumento de 9,9% con respecto al 2014, siendo la estación de Chilca la que recibió el 52,7% del total de vehículos, seguida por las estaciones de Jahuay e Ica, que acumularon el 26,5% y 20,9%, respectivamente. A su vez, del total de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 56% fueron vehículos livianos, siendo su mayor afluencia en los meses de la temporada de verano. De esta manera, el tráfico de ejes cobrables se incrementó en 5,2% respecto a lo registrado el año anterior.
2. Las tarifas vigentes a fin del año 2015, ascendió a S/. 11,95 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje, para vehículos pesados. Dicho monto representó un incremento de 8,6 % con respecto a las tarifas aplicadas en el 2014.
3. En lo que respecta a las inversiones realizadas, a diciembre de 2015, la inversión ejecutada acumulada ascendió a USD 107 millones, lo que representa el 36,5% del total de inversión comprometida. El Regulador reconoció inversiones por S/. 14,9 millones que correspondieron en parte a las actividades preliminares de construcción de obras de la segunda etapa.
4. Considerando los ingresos por cobro de peaje, el monto recaudado por concepto este concepto ascendió a S/. 127 millones (sin IGV), registrándose un incremento de 7,7% con respecto al año 2014, siendo la estación de peaje de Chilca el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 45% del total. Asimismo, el Concesionario obtuvo ingresos equivalentes a S/. 24 millones por la venta de los servicios de vales de prepago y TELEPASS (telepeaje).
5. En lo referente a la utilidad de la Concesión para el 2015, la Concesión alcanzó una utilidad bruta de S/. 82 millones, un 12,1% mayor que en el año 2014, donde alcanzó un valor de S/. 73,2 millones. Este incremento se explica por el aumento de los ingresos de la concesión en relación a sus costos, que se traduce en una mejor capacidad de la Concesión para generar ingresos. De forma similar, la utilidad operativa se incrementó de S/.35 millones a S/.67,9 millones, un incremento del 91% y, finalmente, la utilidad neta alcanzó un valor de S/. 9 millones, cifra menor en 59% a la registrada el año anterior que alcanzo los S/. 22,6 millones.
6. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen de utilidad bruta de la empresa se redujo de 63,9% a 16,9% entre el 2014 y 2015. Esto se explica por el incremento de los ingresos de la Concesión, al haberse adicionado en el 2015 los ingresos por construcción de la obras de la segunda y tercera etapa incluidas en la Adenda N° 6.
7. Considerando los valores de ROE<sup>12</sup> y el ROA<sup>13</sup> se observa que ambos valores se han reducido respecto al 2014.
8. Así, en el caso del ROE, este valor se redujo de 14,2% en el 2014 a 5,4%, Este indicador mide las ganancias obtenidas por lo accionistas por el capital invertido en la Concesión.
9. Así, como se observa, los accionistas en el 2015 obtuvieron una menor rentabilidad sobre su capital invertido.
10. De igual manera, el valor de ROE se redujo de un 7% en el 2014 a 1,4%. En el 2015. El ROA mide la rentabilidad que han tenido el total de activos que conforman la Concesión, sin

<sup>12</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$ .

<sup>13</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente:  $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activo Total}$ .

importar su procedencia (sea deuda o capital propio). El indicador muestra que, en el 2015 la Concesión ha reducido la rentabilidad sobre el valor total de sus activos.

11. Con respecto a los ratios de liquidez, que miden la capacidad de la empresa de poder cubrir sus préstamos en el corto plazo, se observa que los ratios de liquidez clásica<sup>14</sup>, prueba ácida<sup>15</sup> y liquidez absoluta<sup>16</sup>, se han venido deteriorando en los últimos 3 años lo que se traduciría en la poca capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones con los activos corrientes que posee a la fecha.
12. Por otro lado, si bien los ratios de apalancamiento han mejorado con respecto al 2014, aún nos indican que la empresa financia sus operaciones con deuda (principalmente debido a las obligaciones por pagar y a los anticipos recibidos por parte del Estado).
13. El ratio de endeudamiento muestra que la empresa tienen una elevada concentración de pasivos con respecto al patrimonio invertido, Así para el 2015, los pasivos eran 2,92 veces el patrimonio (mayor menor al 1,03 del año 2014).
14. De otro lado, se puede apreciar una reducción en el ratio de endeudamiento, que mide cuanto del total de activos es financiado por deuda, al pasar de 51% en el 2014 a 74% en el 2015 debido al incremento de los pasivos totales.
15. En lo que respecta al ratio de apalancamiento financiero (activo total sobre patrimonio), que mide cuanta deuda usa la compañía para financiar sus activos, se observa que la empresa ha empeorado dicho indicador entre el 2014 y 2015, pasando de 2,03 veces a 3,9 veces el patrimonio, esta variación se explica tanto por el incremento de los pasivos no corrientes on respecto al año 2014. En el siguiente gráfico se puede observar su evolución en los últimos tres años.
16. Por el lado de su desempeño operativo, se observó que en el 2015 se produjeron 378 accidentes registrándose un incremento con respecto al año 2014 (250 accidentes). En términos de número de accidentes por cada cien mil vehículos, el índice registró una pequeña caída pasando de 2,74 en 2013 a 2,21 en 2014.
17. Respecto a accidentes con víctimas mortales, en el 2015 hubieron 30 personas fallecidas, cifra 36% menor a la registrada en 2014 (47 personas). Por otro lado, con respecto heridos producto de dichos accidentes, el número se incrementó de 435 heridos en el 2014 a 487 heridos en el 2015 (un incremento de 12%)
18. Por otra parte, el índice de accidentes por cada cien mil vehículos muestra un incremento de 38% respecto al año anterior, pasando de 2,36 accidentes a 3,25 accidentes por cada cien mil vehículos. De forma similar, el índice de heridos por cada cien mil vehículos se incrementó en un 1,9% respecto al año anterior, pasando de 4,11 heridos a 4,19 heridos por cada cien mil vehículos. Y, el número de personas fallecidas por cada cien mil vehículos, este se indicador tuvo una caída del 41,9% respecto al año anterior, mientras que en el 2014 se tuvieron 0,44 fallecidos, en el 2015 la cifra se redujo a 0,26 fallecidos por cada cien mil vehículos.

<sup>14</sup> Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

<sup>15</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>16</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

19. En lo que respecta al importe por concepto de retribución al Estado y Aporte por Regulación, en el caso del primero para el 2015 ascendió a S/. 23,9 millones; sin embargo, la compañía compensó S/. 23,1 millones correspondientes al 17,61% de los ingresos de peaje que el concedente recibe como retribución de acuerdo al adelanto de obras de la segunda etapa y por la ejecución de obras de la tercera etapa, en el marco de la adenda N° 6. Para el 2015, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/.1,3 millones, cifra superior en 14% a la registrada en el año 2014 (S/. 1,16 millones).
20. Finalmente, Con fecha 30 de enero de 2015 se suscribió la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión, la cual tiene por objeto; i) adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la segunda etapa, ii) acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la tercera etapa y sus respectivos Mantenimientos; iii) implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso No. 2474-2012-CCL y; iv) acordar la no ejecución de las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km 53+386 al Km 94+500 de Segunda Etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será reducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario, respectivamente.

## ANEXO

**Ficha de Contrato de Concesión**  
**Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.**  
**Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica**

Fecha de actualización: 30 de junio de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo vial Red Vial 6 (221.7 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72.7 km)</li> <li>• Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1.6 km)</li> <li>• Cerro Calavera – Pampa Clarita (18.7 km)</li> <li>• Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33.1 km)</li> <li>• Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41.1 km)</li> <li>• Empalme San Andrés – Guadalupe (54.5 km)</li> </ul>	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005	p. 108
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. Si Segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años. (opción de ampliación de plazo)	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adenda 1: 28 de agosto de 2007.</li> <li>• Adenda 2: 8 de abril de 2009.</li> <li>• Adenda 3: 16 de marzo de 2010.</li> <li>• Adenda 4: 15 de junio de 2011. Adelanto de obras correspondientes a los literales a) y f) del Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras.</li> <li>• Adenda 5: 13 de agosto de 2012. Sustitución de obras de re-vegetación y su mantenimiento e incorporar los términos de la Tabla conteniendo los valores mínimos de nivel de servicio global.</li> </ul> <p>Adenda N° 6; 10 de enero de 2015: Puesta a punto de la segunda etapa e inicio de la tercera etapa de construcción de obras.</p>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Factor de competencia	Retribución al Estado	Cláusula 8.19 (p. 55) y 1.5. (p. 17)
6	Capital mínimo	USD 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio USD 5 millones que se completará como mínimo a USD 15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	Cláusula 3.3. (p. 22 y 23)
7	Garantías a favor del concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa.</li> <li>• Por un monto de USD 9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa.</li> </ul>	Cláusula 9.2. (p. 61 y 62)

**Ficha de Contrato de Concesión**  
**Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.**  
**Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica**

Fecha de actualización: 30 de junio de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>El monto de la garantía será ajustado de acuerdo a la variación del CPI de los Estados Unidos.</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes.</p>	
8	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Ingresos por tráfico. Se asegura un ingreso mínimo por peaje de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>9.2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión.</li> <li>10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión.</li> <li>12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión.</li> </ul>	Cláusula 9.10. (p. 69 y 70)
9	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <p><i>Primera etapa: USD 58 711 889,83 (monto re-estimado), no incl. IGV</i> <i>Segunda etapa: USD 45 456 614,29 (monto re-estimado), no incl. IGV</i></p>	Cláusula 1.5. (p. 14) y Anexo II (p. 171-175)  Adenda 2
10	Obras	<p>Actividades Preparatorias: (2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73km), progresiva 94+400 y Guadalupe.</li> <li>Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica.</li> </ul> <p>Primera Etapa: (2 años siguientes a la entrega de predios)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000.</li> <li>Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas).</li> <li>Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.</li> <li>Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG.</li> <li>Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50m. lineales (calzada derecha).</li> </ul> <p>Segunda Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.</li> <li>Construcción de la primera calzada desde el km 53+386 al 94+400.</li> <li>Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chíncha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco</li> </ul>	Anexo II  Adenda 2

**Ficha de Contrato de Concesión**  
**Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.**  
**Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica**  
**Fecha de actualización: 30 de junio de 2015**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		(min. 237m), quebrada Tambo de Mora (min. 35m), quebrada Topará (min. 50 m), para cada calzada. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chinchá, uno (01) en Chinchá Alta y uno (01) en San Andrés.</li> </ul>	
11	Toma de Posesión de los Bienes	Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue: a) Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009. b) Predios del Sub Tramo 4: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009.	Cláusula 5.2 <i>Adenda 2</i>
12	Obligaciones del Concesionario	Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras: a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009. b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009.	Cláusula 6.1 <i>Adenda 2</i>
13	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trato Directo</li> <li>• Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas</li> <li>- Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.12 (p. 102) Cláusula 15.13 a) y b) (p. 103-105)
14	Penalidades	El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0.03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.	Cláusula 6.15 (p. 41)
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento del plazo</li> <li>• Mutuo Acuerdo</li> <li>• Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor)</li> <li>• Efectos de la caducidad</li> <li>• Procedimiento para la caducidad de la concesión</li> <li>• Liquidación del contrato</li> <li>• Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato</li> </ul>	Cláusula 14.1.-14.16 (p. 87-100)
16	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10% o más en un mismo año.</li> </ul>	Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)

**Ficha de Contrato de Concesión**  
**Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – Coviperú S.A.**  
**Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica**

Fecha de actualización: 30 de junio de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más.</li> <li>O el efecto compuesto de las dos anteriores.</li> </ul> <p>También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15% o menor al -15%.</p>	
17	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.	Cláusula 9.5. (p. 63)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>De responsabilidad civil contra terceros</li> <li>De accidentes personales</li> <li>De riesgos laborales</li> <li>De siniestros de bienes en construcción</li> <li>De Obras Civiles Terminadas</li> <li>De operación</li> <li>Pólizas 3D</li> <li>Otras pólizas (voluntario)</li> </ul>	Sección X (p. 70 -76)
19	Inicio de operaciones	A la toma de posesión del derecho de explotación. Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.	Cláusula 8.8 Cláusula 8.9
20	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).
21	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peaje inicial de S/. 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa.</li> <li>A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de USD 1,50 (más impuestos).</li> </ul>	Cláusulas 8.17 a) - c) (p.53 y 54)
22	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU.</li> <li>En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios.</li> </ul>	Cláusula 8.17 d) (p. 54-55)
23	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>1% de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión.</li> <li>18,61% de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión.</li> </ul>	Cláusula 8.19





Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)

[www.ositran.gob.pe](http://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**