



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

2016

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos

CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	4
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
II.1	COMPOSICIÓN DE LA EMPRESA	6
II.2	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
II.3	ÁREA DE INFLUENCIA	9
II.4	INFRAESTRUCTURA Y EQUIPOS	10
II.5	HECHOS DE IMPORTANCIA	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	12
IV.1	DEMANDA SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO	12
IV.2	TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE	13
V.	INVERSIONES	16
VI.	TARIFAS	17
VII.	RECAUDACIÓN	18
VIII.	PAGOS AL ESTADO	19
IX.	DESEMPEÑO OPERATIVO	20
X.	CONCLUSIONES	21
	ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	22

Cuadros

Cuadro N° 1	Tramos de la Concesión	10
Cuadro N° 2	Tráfico por estación de peaje, 2015 - 2016	14
Cuadro N° 3	Tráfico de vehículos por tipo y estación de peaje, 2016	15
Cuadro N° 4	Tráfico de vehículos pesados por estación, 2016	15
Cuadro N° 5	Detalle de los compromisos de inversión	16
Cuadro N° 6	Tarifas de peaje vigentes aplicadas por COVINCA, 2016	18
Cuadro N° 7	Evolución histórica de reclamos 2013-2016	20

Gráficos

Gráfico N° 1	Tráfico mensual y evolución anual por tipo de vehículo, 2013-2016	13
Gráfico N° 2	Recaudación por peaje, 2013 – 2016	19
Gráfico N° 3	Aportes por regulación periodo 2013 – 2016	19



Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión 9



INFORME DE DESEMPEÑO 2016

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



I. Resumen Ejecutivo

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2016, de la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia. Para tales efectos en este informe se analiza, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, recaudación, 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. (76,62%) Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38%)
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 134 260 465
Inversión reconocida al 2016 (inc. IGV)	USD 4 307 977
Inicio de la Concesión	30 de Enero del 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	01

El contrato estipula la construcción, mantenimiento y operación de aproximadamente 429 kilómetros de carretera, repartidos aproximadamente en cuatro subtramos de la zona sur del país, que van 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 Arequipa, ambos ubicados en la región Arequipa y posee una extensión de 121,549 km; el segundo tramo comprende la vía 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 y finalmente, el cuarto tramo que comunica a la ciudad de Tacna con La Concordia, ubicada en la frontera con Chile y posee una extensión equivalente a 35,520 km.

Con relación al tráfico vehicular, durante 2016 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 2,54 millones de unidades vehiculares, cifra ligeramente inferior a los 2,56 millones de vehículos registrados el año anterior. Si bien, en comparación con 2015, el flujo de vehículos ligeros aumentó 12,9%; dicho incremento no fue suficiente para contrarrestar la disminución de 9,9% en el número de vehículos pesados que transitó por la Concesión.

En el año 2016 las estaciones de peaje que registraron la mayor afluencia de vehículos ligeros fueron la Estación Tomasiri, en Tacna y la estación Camaná, en Arequipa, al concentrar entre ambas el 66% del tráfico total de ese tipo de. Por su parte, ese mismo año, la Estación Camaná, fue la que soportó el mayor tráfico de vehículos pesados, alcanzando una participación de 46,4% de los vehículos pesados que transitaron por la Concesión

La inversión comprometida por el Concesionario asciende a USD 134,26 millones, los cuales serán destinados a la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como a las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, y a la construcción de otras obras complementarias. En 2016, con casi dos años de retraso -por causas no imputables al Concesionario- se inició la construcción de obras en la vía, siendo que al 31 de diciembre de dicho año COVINCA alcanzó un avance de 3,2% en la ejecución de sus compromisos de inversión.

En relación a las tarifas vigentes durante 2016, 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 va desde S/. 15,30 para los vehículos de 2 ejes y hasta S/. 138,05 para los vehículos de 18 ejes. Dichas tarifas se han mantenido en el mismo nivel desde el inicio de la Concesión (marzo de 2013).

En línea con la reducción en el tráfico vehicular, en 2016 los ingresos por concepto de cobro de peaje procedente de las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron una disminución de 4% en relación con 2015, alcanzando el monto total de S/. 24,2 millones.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de OSITRAN el año 2016 alcanzó los S/. 207 mil, monto que representa una disminución de 8% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/. 225 mil).

En 2016 se registró en total 33 reclamos, cifra superior a los 15 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada. Tales reclamos estuvieron relacionados principalmente con problemas en el cobro de la tarifa y, como en años anteriores, fueron resueltos con el sentido de infundados o inadmisibles, no habiéndose declarado fundado ninguno de ellos

INFORME DE DESEMPEÑO 2016



II. Aspectos generales de la Concesión

II.1 Composición de la empresa

1. El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en representación del Estado Peruano y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
2. COVINCA es una sociedad anónima de propósito exclusivo constituida en Perú el 20 de setiembre de 2012, cuya actividad económica consiste en el mantenimiento y operación de los tramos viales descritos en el Contrato de Concesión. A diciembre de 2016, dicha empresa registró un aumento de capital social de 34 013 miles de acciones comunes por el valor nominal de un sol por acción. Al 31 de diciembre de 2016 la empresa contaba con 2 accionistas extranjeros:
 - Pavimentos Colombia S.A.S. (76,62), y
 - Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38%).
3. Cabe indicar que a diciembre de 2016 la empresa Sainc Ingenieros Constructores S.A. Sucursal del Perú ya no forma parte de la sociedad concesionaria COVINCA.

II.2 Principales Características del Contrato de Concesión

4. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre el MTC y COVINCA se otorgó en concesión la construcción de obras de infraestructura vial, el mantenimiento y la explotación o aprovechamiento económico de 428 kilómetros de longitud de carretera desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile.
5. La Concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), en virtud de dicho esquema, COVINCA asumió obligaciones en relación con el financiamiento, la construcción de obras de infraestructura vial y la operación por un periodo determinado, luego del cual debe entregar la infraestructura al Estado. De esta forma, la infraestructura que forma parte del tramo vial concesionado mantiene en todo momento su condición pública.
6. Esta Concesión corresponde a la modalidad de autosostenible, que consiste en que el Concesionario se compromete a financiar las obras requeridas y el mantenimiento de la vía, con cargo a los recursos económicos procedentes 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. Ello implica que, ante un escenario en el



que la recaudación por peaje resulte inferior a los montos establecidos por concepto de IMAG, el Concedente deberá asumir la diferencia con fondos propios¹.

7. La Concesión se otorgó por un plazo inicial de veinticinco (25) años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión (2013). Dicho periodo podrá ser ampliado a solicitud, debidamente fundamentada, del Concesionario, siendo potestad del Concedente aceptar o no la solicitud, previa opinión de OSITRAN.
8. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de las obras obligatorias hasta por un monto de USD 134 millones, las mismas que son de dos tipos: Obras de puesta a punto (OPA) mantenimiento y rehabilitación de la calzada existente, y, (ii) Obras distintas de puesta a punto también conocidas como Obras Nuevas, las que consisten en la construcción de segunda calzada en algunos tramos de la vía, 2 óvalos, 12 intersecciones a nivel, 6 puentes peatonales, 1 túnel, puentes vehiculares, entre otros.
9. Al respecto, el Contrato establece que el inicio de la ejecución de las obras antes indicadas, deberá efectuarse a los 560 días calendario desde la fecha de Suscripción del Contrato, siendo necesario para ello, el cumplimiento de diversas condiciones, entre las cuales figuran la entrega a COVINCA de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras en el área de la concesión, obligación a cargo del Concedente.
10. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a efectuar el cobro de la tarifa de peaje vigente más IGV en las unidades de peaje existente al inicio de la Concesión. Posteriormente, sujeto a ciertas condiciones relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones de inversión, la tarifa se incrementará y estará compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables. Así, la nueva tarifa será cobrada a cada vehículo ligero o eje cobrable (vehículos pesados) de acuerdo al siguiente esquema tarifario:
 - En las unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) será de USD 1,50 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
 - En la unidad de peaje nueva (Santa Rosa) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
 - En la unidad de peaje reubicada (Camaná) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
11. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece un mecanismo de reajuste ordinario para las tarifas de peajes, el cual deberá efectuarse a partir del 10 de enero del año subsiguiente al mes calendario de la fecha en que se haya iniciado el cobro 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:

¹ 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.



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 luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.
- CPI* : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics).
*CPI*_i Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. En caso de no haber sido publicado a la fecha en que se realiza el ajuste, se utilizará el índice del mes precedente disponible.
*CPI*₀ Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
- IPC* : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
*IPC*_i: Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario.
*IPC*₀: Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
- 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.
*TC*_i: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el reajuste tarifario.
*TC*₀: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al día calendario de ocurrido el incremento tarifario de cada unidad de peaje de conformidad con lo señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente.



12. La cláusula 10.12 establece que 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.
13. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de sus ingresos (facturación).
14. Finalmente, debe mencionarse que el 9 de mayo de 2016 se suscribió la adenda N° 1, mediante la cual se estableció un nuevo cronograma para la entrega de terrenos por parte del Concedente, así como para el inicio de ejecución de las obras de puesta a punto y obras nuevas. En el caso de las obras de puesta a punto, se estableció que el 95% de los terrenos deberían entregarse a más tardar a los 14 días de la suscripción de la adenda; mientras que el 5% restante a los 180 días. Por su parte, en cuanto a las obras nuevas, se estableció que el 70% de los terrenos debían ser entregados a más tardar a los 365 días de suscrita la adenda; mientras que el 30% restante a los 455 días. Otras cláusulas del contrato relacionadas con los temas antes descritos también fueron modificadas. La suscripción de la adenda N° 1, hizo posible que el Concesionario pueda iniciar la ejecución de las obras de puesta a punto, lo cual ocurrió el 27 de mayo de 2016.

II.3 Área de Influencia

15. 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 2017.

II.4 Infraestructura y equipos

16. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 428,61 kilómetros ubicados entre las regiones Arequipa, Moquegua y Tacna. La vía se subdivide cuatro subtramos, 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.

17. Además del corredor vial, la Concesión comprende 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.
18. 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.

II.5 Hechos de importancia

19. El 09 de mayo de 2016, se suscribió la Adenda N° 01 al Contrato de Concesión, la cual modificó, entre otros aspectos, la división de las Obras Obligatorias en (i) Obras de Puesta a Punto y (ii) Obras distintas de Punto y hace posible el inicio de las obras en la concesión, se estableció un nuevo cronograma para la entrega de terrenos, así como para el inicio de ejecución de las obras de puesta a punto y obras distintas de puesta a punto, estableciendo que para las obras de puesta a punto, el Concedente debía entregar el 95% de los terrenos a más tardar a los 14 días de la suscripción de la adenda; mientras que el 5% restante a los 180 días. Por su parte, en cuanto a las obras nuevas, se estableció que el 70% de los terrenos debían ser entregados a más tardar a los 365 días de suscrita la adenda; mientras que el 30% restante a los 455 días.
20. Con fecha 27 de mayo de 2016, se dio inicio a la ejecución de las Obras de Puesta a Punto, conforme a lo acordado en la Adenda N° 1. Posteriormente, en julio de 2016 se efectuaron trabajos preliminares en el terreno donde se ejecutarán las Obras Distintas de Puesta a Punto correspondientes a la construcción de 10 kilómetros de segunda calzada entre el kilómetro 930 y 940 de la Panamericana Sur.



21. El 11 de agosto de 2016 se declaró el Estado de Emergencia en el distrito de San Juan de Sigüas y majes en Arequipa ante el peligro inminente generado por deslizamientos del talud en el Sector Alto Sigüas.
22. En diciembre de 2016, se presentó la solicitud de adenda N°02 al Contrato de Concesión que tiene por finalidad viabilizar la ejecución de las Obras Obligatorias las mismas que se han visto afectadas como consecuencia de la situación de Fuerza Mayor descrita en el párrafo anterior. Asimismo, se solicitó la modificación de algunas cláusulas para atender los requerimientos y las observaciones de los Acreedores Permitidos para permitir el financiamiento de las Obras Obligatorias y establecer un mecanismo para la modificación al Estudio Definitivo de Ingeniería. Al cierre de 2016, la solicitud de adenda se encontraba en proceso de evaluación.

III. Oferta de Servicios Prestados en la infraestructura

23. A través del Contrato de Concesión, el Concedente le transfiere a COVINCA 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. Por su parte, 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

24. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
 - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, 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.
25. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento.
26. 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.

27. El Concesionario podrá brindar y cobrar por el servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, en distancias que excedan los cien (100) kilómetros. El Concesionario está autorizado a cobrar por este servicio los montos que hubieren sido aceptados por el Regulador, siendo responsabilidad de OSITRAN verificar la calidad del mismo.

Servicios Opcionales

28. Adicionalmente a los servicios obligatorios listados 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.

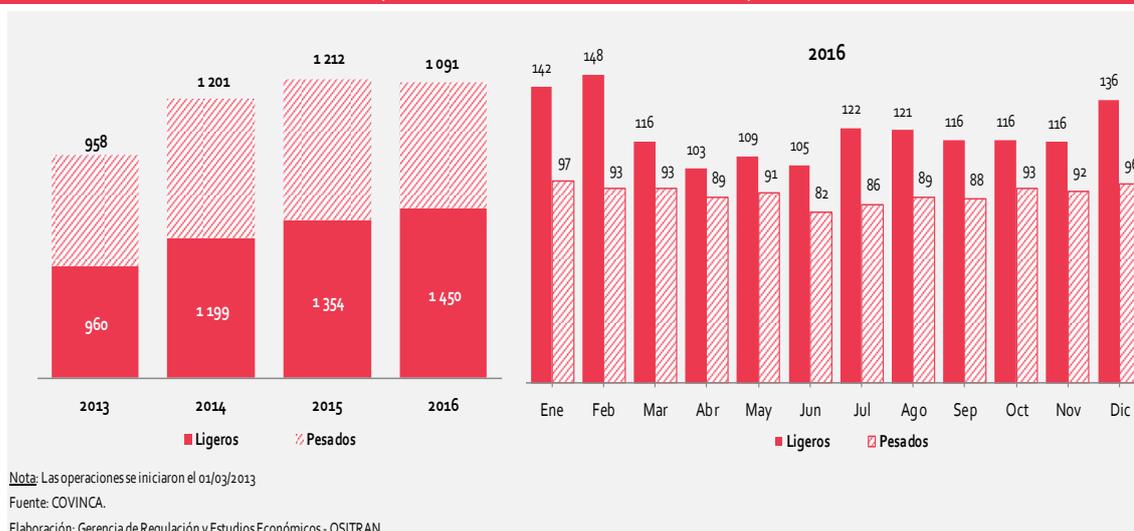
IV. Demanda de Servicios Prestados

IV.1 Demanda según tipo de vehículo

29. Durante el año 2016 transitaron por los tramos viales de la Concesión 2,54 millones de unidades vehiculares; cifra ligeramente inferior al número de vehículos registrados el año anterior (2,57 millones). Cabe indicar que en 2016, el tráfico de vehículos pesados se redujo 10% en relación con el año anterior, mientras que, la cantidad de vehículos ligeros se incrementó 7% en comparación con 2015.
30. Tal como se aprecia en el siguiente cuadro, durante todos los meses de 2016 se registró una mayor afluencia de vehículos ligeros en comparación con los vehículos pesados, registrándose el mayor tráfico de vehículos ligeros y pesados en los meses de enero, febrero y diciembre, meses que coinciden con los meses de descanso por vacaciones de verano y fiestas navideñas. Por su parte, los meses con menor afluencia fueron abril, mayo y junio.



Gráfico N° 1
Tráfico mensual y evolución anual por tipo de vehículo, 2013-2016
 (En miles de unidades vehiculares)



IV.2 Tráfico por estación de peaje

31. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2016 la unidad de peaje Montalvo, ubicada en la región Moquegua, es la estación que ha registrado la mayor disminución en el flujo de vehículos en comparación con 2015 (-5,3%), tal disminución se ha registrado tanto en unidades ligeras como en vehículos pesados. Así, entre 2015 y 2016, el flujo de vehículos ligeros y pesados disminuyó 2,4% y 8,9%, respectivamente. Las estaciones de peaje de Camaná y El Fiscal también registraron una ligera disminución en relación con 2015, debido al menor flujo de vehículos pesados que transitaron por dichos subtramos de la Concesión, pues como se aprecia en el siguiente cuadro, el flujo de vehículos ligeros que pasó por ambas estaciones de peaje se incrementó 18,4% y 3,1%, respectivamente.

32. La estación de peaje de Tomasiri en la región Tacna, es la única que ha registrado un aumento en el flujo total de vehículos que transitaron por dicha estación de peaje en 2016, registrando un crecimiento de 2,3% en comparación con el tráfico de vehículos registrado el año anterior. Cabe mencionar que por esta unidad de peaje también disminuyó el flujo de vehículos pesados (-5,9%), siendo el crecimiento en el tránsito de vehículos ligeros (5,5%), el que impulsó el resultado global del tráfico de vehículos que se movilizaron por dicha estación de peaje.



Cuadro N° 2
Tráfico por estación de peaje, 2015 - 2016
 (en unidades vehiculares)

Estación de peaje	2015	2016	Variación %
Camaná	963 508	953 780	-1,0%
Ligeros	378 322	447 786	18,4%
Pesados	585 186	505 994	-13,5%
El Fiscal	422 650	419 790	-0,7%
Ligeros	216 172	222 942	3,1%
Pesados	206 478	196 848	-4,7%
Montalvo	507 202	480 146	-5,3%
Ligeros	277 358	270 840	-2,4%
Pesados	229 844	209 306	-8,9%
Tomasiri	672 558	687 760	2,3%
Ligeros	482 256	508 610	5,5%
Pesados	190 302	179 150	-5,9%
Total	2 565 918	2 541 476	-1,0%
Ligeros	1 354 108	1 450 178	7,1%
Pesados	1 211 810	1 091 298	-9,9%

Fuente: COVINCA.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

33. Durante el año 2016 las estaciones de peaje que registraron la mayor afluencia de vehículos ligeros fueron la Estación Tomasiri, ubicada en la región Tacna (508,6 miles de vehículos) y la estación Camaná, ubicada la región Arequipa (447,8 miles de vehículos), entre ambas concentraron el 66% del tráfico de vehículos ligeros que utilizó las vías de la concesión en 2016.
34. Con relación al tráfico de vehículos pesados, en 2016 la estación de peaje Camaná es la que ha concentrado el mayor flujo de vehículos pesados que circularon por la Concesión. En efecto, tal como se aprecia en el siguiente cuadro, el 46,4% del tráfico de vehículos pesados, medido en unidades vehiculares, circuló por la Estación Camaná, siendo que el 53,6% restante se distribuyó por las otras tres unidades de peajes. Por otro lado, tomando como unidad de medida, los ejes cobrables, también se observa que el peaje Camaná ha registrado el mayor flujo de ejes cobrables con el 47,2% del total de ejes cobrables que circularon por la concesión en 2016.



Cuadro N° 3				
Tráfico de vehículos por tipo y estación de peaje, 2016				
(en miles de unidades y de ejes cobrables)				
Estación de peaje	Unidades	%	Ejes cobrables	%
Vehículos Livianos	1 450,2	100%	1 450,2	100%
Camaná	447,8	30,9%	447,8	30,9%
El Fiscal	222,9	15,4%	222,9	15,4%
Montalvo	270,8	18,7%	270,8	18,7%
Tomasiri	508,6	35,1%	508,6	35,1%
Vehículos Pesados	1 091,3	100%	4 634,5	100%
Camaná	506,0	46,4%	2 187,7	47,2%
El Fiscal	196,8	18,0%	865,3	18,7%
Montalvo	209,3	19,2%	899,5	19,4%
Tomasiri	179,2	16,4%	682,1	14,7%

Fuente: COVINCA.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

35. Así, del total de tráfico de vehículos pesados que circularon durante el año 2016, los vehículos de 6 ejes constituyen el tipo de vehículos con mayor tráfico en la vía concesionada, con una participación de 37,6% y 53,1% del tráfico de 2016 medido en unidades vehiculares y ejes cobrables, respectivamente. La unidad de peaje Camaná fue la que registró el mayor flujo de este tipo de vehículos (204 592 unidades) y, en contraste, la unidad de Tomasiri fue la que registró el menor flujo de vehículos con 6 ejes cobrables (51 038 unidades).
36. En contraste, el tipo de vehículo pesado que registró la menor participación en el tráfico vehicular del año 2016 corresponde a los vehículos de 7 a más ejes, los cuales representaron tan solo el 0,8% y 1,4% del tráfico medido en unidades y ejes cobrables, respectivamente.

Cuadro N° 4							
Tráfico de vehículos pesados por estación, 2016							
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)							
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES						Total
	2	3	4	5	6	7 a más	
Unidades Vehiculares	215 520	271 498	63 336	121 674	410 058	9 212	1 091 298
Camaná	112 646	93 138	33 458	57 264	204 592	4 896	505 994
El Fiscal	28 622	53 428	8 092	27 560	77 150	1 996	196 848
Montalvo	32 292	61 936	8 220	27 614	77 278	1 966	209 306
Tomasiri	41 960	62 996	13 566	9 236	51 038	354	179 150
Ejes cobrables	431 040	814 494	253 344	608 370	2 460 348	66 952	4 634 548
Camaná	225 292	279 414	133 832	286 320	1 227 552	35 292	2 187 702
El Fiscal	57 244	160 284	32 368	137 800	462 900	14 656	865 252
Montalvo	64 584	185 808	32 880	138 070	463 668	14 446	899 456
Tomasiri	83 920	188 988	54 264	46 180	306 228	2 558	682 138

Fuente: COVINCA.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN



V. Inversiones

37. Las obligaciones de inversión que asumió el Concesionario al suscribir el Contrato de Concesión incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo ya existente y otras obras complementarias. Dichas inversiones involucran un monto total de USD 134,26 millones.
38. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de obras obligatorias, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPA) referidos a la intervención en los 428,61 km ya existentes y (ii) Obras distintas de puesta a punto (Obras Nuevas). El detalle de cada tipo de obra por cada tramo de la Concesión se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5 Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA		
Tipo de Obra	Tramo I Dv Quilca – Dv Moquegua	Tramo II Ilo – La Concordia
Puesta a Punto (calzada existente)	ST1: Dv Quilca - DV Arequipa ST2: Dv Matarani – Dv Moquegua	Ilo – La Concordia
Obras Nuevas	Segunda Calzada (Km. 920+730 al Km. 973+884) 2 Puentes vehiculares (Siguas y Vitor) 2 óvalos 7 intersecciones a nivel 6 puentes peatonales Túnel Sotillo (4,00m)	Segunda Calzada (Km. 1314+300 al Km. 1335+600) 2 intercambios a desnivel 5 intersecciones a nivel

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

39. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debieron haberse iniciado el 13 de agosto de 2014 y culminado en agosto de 2017, siendo que el inicio de las obras estaba supeditado, entre otras condiciones, a la entrega de las áreas de terreno necesarias para la ejecución de las obras por parte del MTC. No obstante, el Concedente no cumplió con la entrega de terrenos debido a la presencia de poblaciones asentadas que no estaban de acuerdo con el desarrollo del proyecto.
40. Ello requirió modificaciones en el trazo original del proyecto, por lo que se pactó la suspensión de la obligación del inicio de las obras. De este modo, en 2015 el Concedente aprobó los Estudios Definitivos de Ingeniería y de Impacto Ambiental de las obras elaborados por el concesionario y el Concedente hizo una entrega parcial correspondiente a los terrenos del Subtramo 03: Dv. Ilo – Tacna y del Subtramo 04: Tacna – La Concordia. Asimismo, el 18 de setiembre de 2015, se hizo entrega al Concesionario de los terrenos correspondientes al Subtramo 01: Dv. Quilca Dv. Arequipa (Repartición) y del Subtramo 02: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. No obstante ello, a diciembre de 2015 el MTC no había culminado con la entrega del 100% de los necesarios para el inicio de obras.

41. El inicio de obras en los tramos que ya habían sido entregados fue materia de negociación en la primera adenda al Contrato de Concesión, suscrita el 09 de mayo de 2016. Como resultado de dicha adenda, se estableció un nuevo cronograma de entrega de terrenos, así como para el inicio de ejecución de las obras de puesta a punto y obras nuevas. Ello viabilizó el inicio de las obras de puesta a punto, el cual se produjo el 27 de mayo de 2016 (es decir, casi 21 meses después de lo previsto). De este modo a diciembre de 2016, el concesionario había logrado intervenir un total de 46 kilómetros de la calzada existente (OPA), lo que significó un monto de inversiones reconocidas por parte de OSITRAN de USD 4 307 977, es decir un avance de sus compromisos de inversión de 3,2%.

VI. Tarifas

42. 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 (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) debiendo cobrarse la tarifa de peaje vigente al momento de su transferencia.
43. De acuerdo al Contrato de Concesión, dicha tarifa podrá ser incrementada cuando se cumplan algunos hitos relacionados con las obligaciones de inversión previstos en la cláusula 9.4. Así las tarifas se incrementarán hasta USD 1,50 en los peajes existentes, USD 1.70 en la nueva unidad de Santa Rosa y USD 1,80 en la estación de Camaná luego de ser reubicada. A dichas tarifas se le sumará el IGV y otros tributos aplicables y se cobrarán por sentido de desplazamiento. Adicionalmente, el Contrato prevé un mecanismo de reajuste anual que depende del nivel de inflación.
44. Al no haber alcanzado los hitos relativos a la inversión establecidos en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, las tarifas vigentes durante el año 2016 en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) son las tarifas que estaban vigentes al inicio de la Concesión (marzo de 2013) y que se muestran en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 6
Tarifas de peaje vigentes aplicadas por COVINCA, 2016
 (En Nuevos Soles)

Tipo de Vehículo	Base imponible	IGV 18%	Tarifa Vigente
Ligeros	7,50	1,35	8,85
Pesados			
2 Ejes	12,97	2,33	15,30
3 Ejes	19,48	3,51	22,99
4 Ejes	25,97	4,67	30,64
5 Ejes	32,50	5,85	38,35
6 Ejes	38,98	7,02	46,00
7 Ejes	45,47	8,18	53,65
8 Ejes	51,99	9,36	61,35
9 Ejes	58,47	10,52	68,99
10 Ejes	65,00	11,70	76,70
11 Ejes	71,48	12,87	84,35
12 Ejes	77,97	14,03	92,00
13 Ejes	84,49	15,21	99,70
14 Ejes	90,97	16,37	107,34
15 Ejes	97,50	17,55	115,05
16 Ejes	103,98	18,72	122,70
17 Ejes	110,47	19,88	130,35
18 Ejes	116,99	21,06	138,05

Fuente: COVINCA.

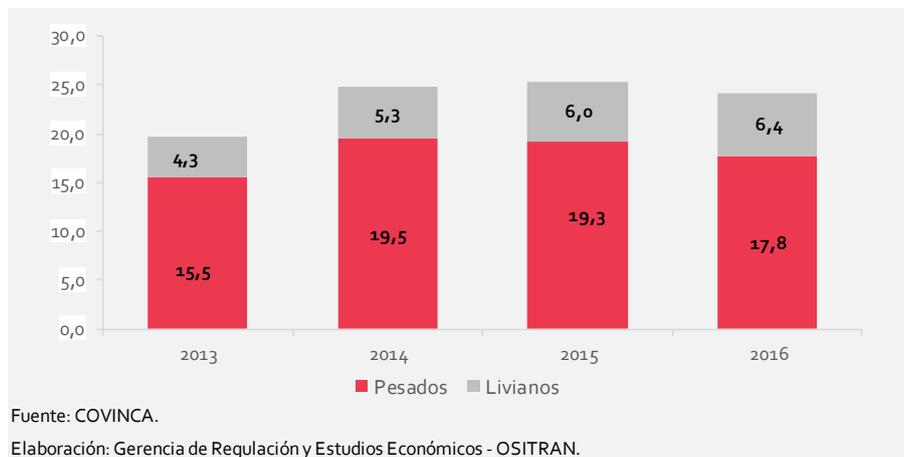
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

VII. Recaudación

45. Durante 2016, los ingresos recaudados por el Concesionario por la explotación de las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri), ascendieron a S/. 24,2 millones, monto 4% inferior a la recaudación obtenida el año anterior (25,3 millones).
46. Como en años anteriores el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados, ingresos que representó el 73% de la recaudación de 2016, siendo precisamente la reducción en los ingresos procedentes del pago de peaje de este tipo de vehículos los que explican la reducción observada en la recaudación de 2016.
47. En efecto, en 2016 el ingreso por concepto de peajes procedente del cobro a los vehículos pesados se redujo 8% en relación con el año anterior, al pasar de S/. 19,3 a 17,8 millones; mientras que, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros se incrementó 7% en comparación con 2015, al pasar de S/. 6,0 millones a S/. 6,4 millones.
48. De acuerdo a lo indicado en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de transferir los recursos procedentes de la recaudación por concepto de peajes al Fideicomiso de Recaudación constituido por COVINCA con la finalidad de garantizar el empleo eficiente de tales recursos en el impulso inicial de la ejecución de las Obras Obligatorias en los primeros años de la Concesión.



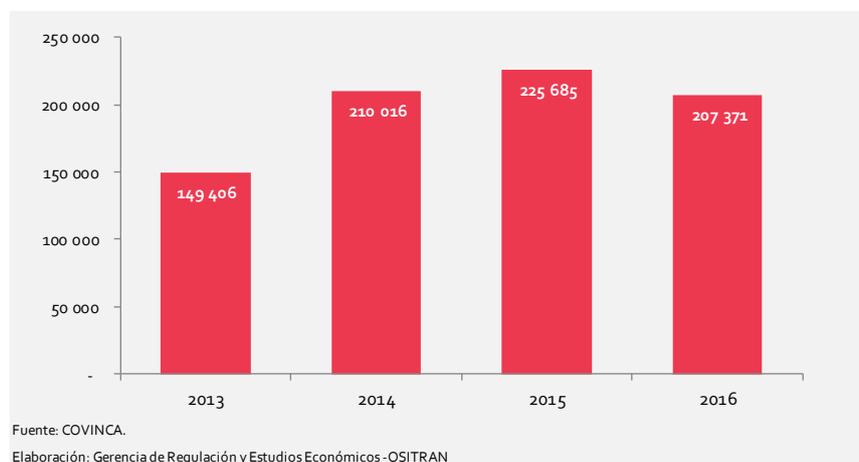
Gráfico N° 2
Recaudación por peaje, 2013 – 2016
 (Millones de Soles)



VIII. Pagos al Estado

49. 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 a OSITRAN por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1% del total de su facturación.
50. En el siguiente grafico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de **aportes por regulación** entre 2013 – 2016. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 207 mil, lo que representó una disminución de 8,1% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/. 225 mil). Dicha reducción coincide con la reducción de la recaudación observada ese mismo año.

Gráfico N° 3
Aportes por regulación periodo 2013 – 2016
 (Nuevos Soles)



IX. Desempeño Operativo

a. Niveles de servicio

51. De acuerdo a la cláusula 5.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario no se encuentra obligado a efectuar mediciones de los niveles de servicio mientras se encuentre en etapa de obras. Al respecto, el Contrato señala lo siguiente:

"5.1 Durante los periodos en que los Sub-Tramos se encuentren en Obra no se evaluarán los niveles de servicio afectados por la Obra, ni se considerarán dichos Sub-Tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato".

52. De este modo, conforme se indica en la sección V de este Informe, debido a retrasos en el cronograma de entrega de terrenos por parte del Concedente, el inicio de obras en esta Concesión recién se produjo en mayo de 2016, por lo que al finalizar el año la empresa no había culminado la ejecución de las obras, motivo por el cual no se encuentra obligada al cumplimiento de los niveles de servicio y no se le efectuaron mediciones de los Niveles de Servicio Global.

b. Reclamos

53. En 2016, los usuarios de las vías de la Concesión presentaron 33 reclamos por los servicios brindados por el Concesionario, 18 reclamos más que el año 2015 (120%). Del total de reclamos presentados en 2016, el 82% fueron declarados infundados (27 reclamos), mientras que el 18% restante (6 reclamos) fueron declarados inadmisibles. Cabe notar que ningún reclamo fue declarado fundado, es decir que en ningún caso el usuario se resolvió a favor del usuario que interpuso el reclamo, lo cual coincide con lo observado en años anteriores en los que ningún reclamo fue resuelto como fundado.

Cuadro N° 7 Evolución histórica de reclamos 2013-2016 (En números)				
Sentido	2013	2014	2015	2016
Inadmisibles	0	0	2	6
Improcedentes	3	3	6	0
Fundados	0	0	0	0
Infundados	0	0	7	27
Total	3	3	15	33

Fuente: COVINCA.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN.

54. Cabe indicar que durante 2016, la mayor cantidad (23) de los reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura vial concesionada estuvieron relacionados con problemas en el cobro de las tarifas



X. Conclusiones

55. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo vial: Desvío. Quilca – Desvío. Arequipa (repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua –Desvío Ilo – Tacna – La Concordia durante el año 2016, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2016, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 2,54 millones de unidades vehiculares, cifra ligeramente inferior a los 2,56 millones de vehículos registrados el año anterior. Al analizar el tráfico por tipo de vehículo se observa que ese año en relación con el año anterior (2015), el flujo de vehículos ligeros se incrementó 12,9%; siendo el flujo de vehículos pesados el que explica la reducción del flujo vehicular total, al disminuir 9,9%.
 - (ii) En el año 2016 las estaciones de peaje que registraron la mayor afluencia de vehículos ligeros fueron la Estación Tomasiri, en Tacna y la estación Camaná, en Arequipa, al concentrar entre ambas el 66% del tráfico de vehículos ligeros que transitó por las vías de la Concesión. En el caso de los vehículos pesados, en 2016 la Estación Camaná, fue la que soportó el mayor tráfico de unidades vehiculares, alcanzando una participación de 46,4% del número de vehículos pesados registrados en la Concesión.
 - (iii) La inversión comprometida por el Concesionario involucra un monto total de USD 134,26 millones, lo cual incluye Obras de Puesta a Punto en los 428, 61 kilómetros del tramo concesionado, la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada y otras obras complementarias. Durante 2016, el Concesionario dio inicio a la ejecución de las obras de puesta a punto y obras nuevas, siendo que al 31 de diciembre de dicho año, el avance en la ejecución de sus compromisos de inversión fue de 3,2%.
 - (iv) En relación a las tarifas vigentes durante 2016, el Concesionario aplicó una tarifa de S/. 8,85 por vehículo ligero y una tarifa diferenciada para los vehículos pesados según el número de ejes, la cual va desde S/. 15,30 para los vehículos de 2 ejes hasta S/. 138,05 para los vehículos de 18 ejes. Cabe señalar que, los cobros por peaje en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) se mantienen en el mismo nivel de tarifas desde el inicio de la Concesión (marzo de 2013).
 - (v) En línea con la reducción en el tráfico vehicular observada en el 2016, los ingresos por concepto de cobro de peaje en las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron una disminución de 4% en relación con 2015, alcanzando el monto de S/. 24,2 millones.
 - (vi) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de OSITRAN en el año 2016 alcanzó los S/. 207 mil, monto que en comparación con los S/. 225 mil pagados al año anterior en 2015, representa una reducción de 8%.
 - (vii) Durante 2016, se registró un crecimiento en el número de reclamos presentados por los usuarios de los tramos viales concesionados a COVINCA, registrándose en total 33 reclamos, cifra superior a los 15 reclamos presentados el año anterior. La mayor cantidad de reclamos estuvieron relacionados a problemas en el cobro de la tarifa y fueron resueltos por el mismo Concesionario con el sentido de infundados o inadmisibles, no habiéndose declarado fundado ninguno de ellos.



ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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 febrero de 2017

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El 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.) 	Apéndice 1 del Anexo 1 (p. 126)
2	Fecha de suscripción	30 de enero de 2013.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Adenda	Adenda 01: 09 de mayo de 2016	Adenda 1
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5. (p. 22)
6	Postores interesados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concesión Servicios Viales del Sur. ▪ Concesionaria La Concordia. ▪ Consorcio Concesión Vial del Sur. 	PROINVERSION
7	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. 	Anexo 7
8	Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.	Anexo 7
9	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.	Cláusula 3.5.b (p. 27)



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 febrero de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
10	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. 	Cláusula 11.2. (p. 67) Cláusula 11.3. (p. 67-68)
11	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)
12	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas ▪ Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11. (p. 100) Cláusula 18.12. a) (p. 101) Cláusula 18.12. b) (p. 102) Cláusula 18.13. (p. 103)
13	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)
14	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor o Caso Fortuito. 	Cláusulas 16.1. (p. 88)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico-financiero de éste, para lo cual se señala que el 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: $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$	Cláusula 10.7. (p. 64) Cláusula 10.8. (p. 64) Cláusula 10.9. (p. 65)



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 febrero de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<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). 	
16	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ Sobre los bienes en Operación. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. 	Cláusula 12.3. (p. 73-75)
17	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)
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. ▪ A partir de la fecha de inicio de 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)
20	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 Mínimo 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)



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 febrero de 2017

Nº	Tema	Contenido	Ref.
21	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: <ul 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 ESTADISTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial: Dv. Quilca — La Concordia

Concesionario:	Sociedad Concesioanria del Perú S.A. — COVINCA S.A.
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2013 - 2016

a) Tráfico					
	UNIDAD	2013	2014	2015	2016
Número de Vehículos	Vehículo	1 917 668	2 399 682	2 565 918	2 539 298
Ligero	Vehículo	959 960	1 199 108	1 354 108	1 448 336
Pesado	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810	1 090 962
Número de Ejes Cobrables	Eje	5 006 964	6 289 662	6 384 738	6 081 660
Ligero	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108	1 448 336
Pesado	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630	4 633 324

Número de Vehículos por unidad de peaje:					
Camaná	Vehículo	614 808	928 414	963 508	953 780
Ligero	Vehículo	281 808	346 844	378 322	447 786
Pesado	Vehículo	333 000	581 570	585 186	505 994
El Fiscal	Vehículo	362 400	399 636	422 650	419 790
Ligero	Vehículo	178 902	187 940	216 172	222 942
Pesado	Vehículo	183 498	211 696	206 478	196 848
Montalvo	Vehículo	360 340	446 156	507 202	480 146
Ligero	Vehículo	177 982	223 050	277 358	270 840
Pesado	Vehículo	182 358	223 106	229 844	209 306
Tomasiri	Vehículo	580 120	625 476	672 558	685 582
Ligero	Vehículo	321 268	441 274	482 256	506 768
Pesado	Vehículo	258 852	184 202	190 302	178 814

Número de Ejes cobrables					
Camaná	Eje	1 660 048	2 820 378	2 865 392	2 635 488
Ligero	Eje	281 808	346 844	378 322	447 786
Pesado	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070	2 187 702
El Fiscal	Eje	990 028	1 132 214	1 098 784	1 088 194
Ligero	Eje	178 902	187 940	216 172	222 942
Pesado	Eje	811 126	944 274	882 612	865 252
Montalvo	Eje	987 804	1 202 558	1 215 730	1 170 296
Ligero	Eje	177 982	223 050	277 358	270 840
Pesado	Eje	809 822	979 508	938 372	899 456
Tomasiri	Eje	1 369 084	1 134 512	1 204 832	1 187 682
Ligero	Eje	321 268	441 274	482 256	506 768
Pesado	Eje	1 047 816	693 238	722 576	680 914

c) Recaudación (Incluido IGV)					
Ingresos (Incluye IGV)	UNIDAD	2013	2014	2015	2016
Livianos	Soles	4 255 045	5 306 053	5 991 928	6 417 038
Pesados	Soles	15 504 145	19 510 430	19 280 035	17 762 126
Otros	Soles	4 737	6 430	5 908	6 929
Total de Recaudación	Soles	19 763 927	24 822 912	25 277 871	24 186 093





Calle Los Negocios 182, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada
Gerente de Regulación y Estudios Económicos (e)

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas
Jefe de Regulación (e)

ELABORACIÓN

Yessica Ochoa Carbajo