



INFORME DE DESEMPEÑO 2017

Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia

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	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	12
IV.1	EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	12
IV.2	TRÁFICO EN EJES COBRABLES	14
V.	RÉGIMEN TARIFARIO.....	15
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	16
VI.1.	INVERSIONES	16
VI.2.	PAGOS AL ESTADO	18
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	19
VII.1.	NIVELES DE SERVICIO	19
VII.2.	INDICADORES DE TRÁFICO.....	19
VII.3.	RECLAMOS	20
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	21
IX.	CONCLUSIONES	21
	ANEXOS	23



Cuadros

Cuadro N° 1: Aspectos Generales	6
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales.....	9
Cuadro N° 3: Tramos de la concesión	10
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2016 -2017.....	13
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2017	15
Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2017	15
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA	16
Cuadro N° 8: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2017	19

Gráficos

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión.....	9
Gráfico N° 2: Tráfico de la concesión	12
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2016 – 2017	13
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje,2017.....	14
Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas	17
Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2016 – 2017	18
Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2016 – 2017	20
Gráfico N° 8: Materia de reclamos.....	20
Gráfico N° 9: Recaudación de peaje por tipo de vehículo	21



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2017, 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).

El contrato estipula la construcción, mantenimiento y operación de aproximadamente 428,61 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 posee una extensión equivalente a 35,520 km.

Con relación al tráfico vehicular, durante 2017 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 2,67 millones de unidades vehiculares, cifra 5,12% superior a los 2,54 millones de vehículos registrados el año anterior. Cabe indicar que en el 2017 el tráfico de vehículos pesados representó el 40% del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 60% restante.

Por su parte, las tarifas de peaje cobradas se mantienen en los mismos niveles desde el inicio de la concesión (marzo de 2013), pues a la fecha no han culminado la totalidad de las Obras Obligatorias, requisito necesario para el incremento de las tarifas.

La inversión comprometida por el Concesionario asciende a USD 134,26 millones, los cuales deben ser 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 el 2017, OSITRAN reconoció un total de USD 17,83 millones en inversiones, lo cual sumado a las inversiones del año anterior (en que se inició la ejecución de obras) totalizaron una inversión acumulada de USD 22,13 millones lo que representa un avance de 16,5% respecto del total de compromiso de inversión.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de OSITRAN el año 2017 alcanzó los S/ 217,1 miles, monto que representa un incremento de 4,7% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 207,4 miles).

En 2017 se registró en total 20 reclamos efectuados por los usuarios de la vía, cifra inferior en 46% a los 37 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada. Tales reclamos estuvieron relacionados principalmente con problemas en el mantenimiento de la vía y el cobro de la tarifa. Además, al cierre de 2017 quedaron en trámite 9 reclamos y fueron resueltos 11, de estos últimos, 10 reclamos fueron declarados infundados y 1 inadmisibles.



En línea con el incremento en el tráfico vehicular, en el 2017 los ingresos por concepto de cobro de peaje procedente de las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un incremento de 2,8% en relación con lo recaudado en el 2016, alcanzando el monto total de S/ 24,9 millones.



INFORME DE DESEMPEÑO 2017

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

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. Al 31 de diciembre de 2017 la empresa contaba con 2 accionistas extranjeros:
 - Pavimentos Colombia S.A.S. (76,62%), y
 - Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38%).

II.2 Principales Características del Contrato de Concesión

3. 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 428,6 kilómetros de longitud de carretera desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile.

Cuadro N° 1: Aspectos Generales

Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
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	USD 134,26 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2017	USD 22,13 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	30 de enero de 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	1

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

4. 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.



5. 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.
6. 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.

Compromisos de inversión

7. 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 134,26 millones, las mismas que son de dos tipos: Obras de puesta a punto (OPA) que consisten en el 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 la segunda calzada en algunos tramos de la vía, 6 óvalos, 12 intersecciones, 6 puentes peatonales, 1 túnel, 3 puentes vehiculares y 2 intercambios viales.
8. Por razones no imputables al Concesionario, el inicio de Obras de Puesta a Punto previsto para el 13 de agosto de 2014, recién se produjo el 27 de mayo de 2016, proyectándose una ejecución de 24 meses que se cumpliría en mayo de 2018. Sin embargo, mediante Oficio N° 466-2017-MTC/25 se amplió el plazo de finalización de las obras por 10 días adicionales hasta el 05 de junio de 2018.
9. En relación a las obras distintas de puesta a punto (Obras Nuevas), el 3 de julio de 2016 el concesionario adelantó la ejecución de 10 kilómetros de la segunda calzada en el tramo comprendido entre los km 930+000 y km 940+000, así como la intersección N°3 comprendido entre el km 938+604 y el km 938+650.

Esquema tarifario

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 que será cobrada a cada vehículo ligero o eje cobrable (vehículos pesados) presente el 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.

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.



- 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:

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.
CPI₀ 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.
IPC₀: 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 o: 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.

Pagos al estado

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).

Modificaciones contractuales

14. A la fecha solo se ha suscrito una adenda al contrato de concesión. En el siguiente cuadro se detalla la fecha de suscripción, así como las principales modificaciones efectuadas.

Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales

Adenda 1

Fecha de suscripción:	9 de mayo de 2016
Principales temas:	(1) Precisar el procedimiento de acreditación de Cierre financiero de las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (2) Redefinir las condiciones de entrega del Área de Terreno para las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (3) Ejecución de las Obras de Puesta a Punto y Obras distintas a la Puesta a punto, estableciendo un plazo máximo luego de suscrita la Adenda 1 al Contrato de Concesión. (4) Redefinir los términos y condiciones especiales para el incremento tarifario en función a la ejecución de obras. (5) Oportunidad para la ejecución de las Obras de Puesta a punto, la ejecución de las Obras para la reubicación del peaje de Camaná y la entrada en operación de la nueva unidad de peaje de Santa Rosa.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

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 el siguiente gráfico.

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión



Fuente: Memoria Institucional de OSITRAN 2016

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

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 en cuatro subtramos, conforme se detalla en el cuadro que se presenta a continuación:

Cuadro N° 3: Tramos de la concesión

Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)
1	PE 1S	Dv. Quilca - Dv. Arequipa	121,55
2	PE 1S	Dv. Matarani - Dv. Moquegua	158,23
3	PE 1S	Dv. Ilo - Tacna	113,31
4	PE 1S	Tacna - La Concordia	35,52
Longitud Total			428,61

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. Por medio del Acta de Trato Directo firmada el 3 de febrero de 2017, el Concedente y el concesionario, acordaron adelantar la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile. La ejecución de esta obra tiene por finalidad que el Estado peruano pueda cumplir sus compromisos con el gobierno de Chile. El 29 de junio de 2017 finalizaron las obras previstas.
20. Mediante el Decreto Supremo N° 058-2016-PCM se declara situación de emergencia en el sector del Alto Sigwas, pues existe riesgo de colapso de la Panamericana Sur, para la calzada existente. En atención a ello, resulta necesario realizar modificaciones al Contrato de Concesión a fin de viabilizar la ejecución de un trazo definitivo en la zona afectada. En particular, se permitir la modificación de los Estudios de Ingeniería aprobados y la inclusión de Obras que no estaban previstas (reubicación de la calzada existente); así como definir el esquema de pago de las mayores inversiones.
21. El 31 de diciembre de 2017 se cumplió la fecha límite para la entrega de terrenos por parte del concedente para la ejecución de obras distintas de puesta a punto en las regiones de Arequipa, Moquegua y Tacna. No obstante, a la fecha, el Concedente sólo ha los terrenos localizados entre el Km 930 y el Km 950, así como los del complejo fronterizo de Santa Rosa, únicamente.

III. Oferta de Servicios Prestados en la infraestructura

22. 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.
23. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las cuatro unidades de peajes existentes:
 - Unidad de peaje Camaná (km 853+744)
 - Unidad de peaje El Fiscal (km 1062+192)
 - Unidad de peaje Montalvo (1146+194)
 - Unidad de peaje Tomasiri (1260+458)
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 todos los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento.
26. Debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por 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.
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

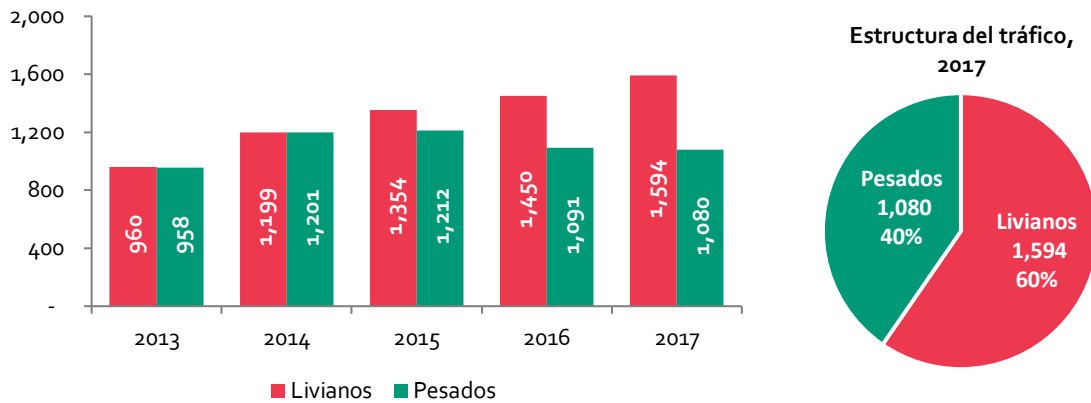
IV.1 Evolución del tráfico

Tráfico en unidades vehiculares

29. Durante el año 2017 transitaron alrededor de 2,67 millones de unidades vehiculares² por los tramos viales de la Concesión; cifra superior en 5,2% al número de vehículos registrados el año anterior (2,54 millones). Cabe indicar que en el 2017 el tráfico de vehículos pesados representó alrededor del 40% del tráfico total, mientras que el tráfico de vehículos livianos representó el 60% restante.
30. Tal como se aprecia en el siguiente cuadro, la cantidad de vehículos pesados en la vía se ha reducido desde el 2015, lo que le ha ido dando mayor participación al tráfico de vehículos livianos. En 2017 el tráfico de vehículos livianos se incrementó en 9,9% con relación al año anterior y el tráfico de vehículos pesados se redujo en 1,1% en relación con lo registrado en el 2016.

**Gráfico N° 2: Tráfico de la concesión
(Miles de vehículos)**

² El número de vehículos que transita por la vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por las unidades de peaje ubicadas en el área de la Concesión en sentido ascendente como descendente. Así, en caso se haya suspendido el cobro de tarifas en alguna de las unidades de peaje, no se registrará el tráfico de vehículos, aun cuando en la práctica si hayan pasado vehículos por la vía.

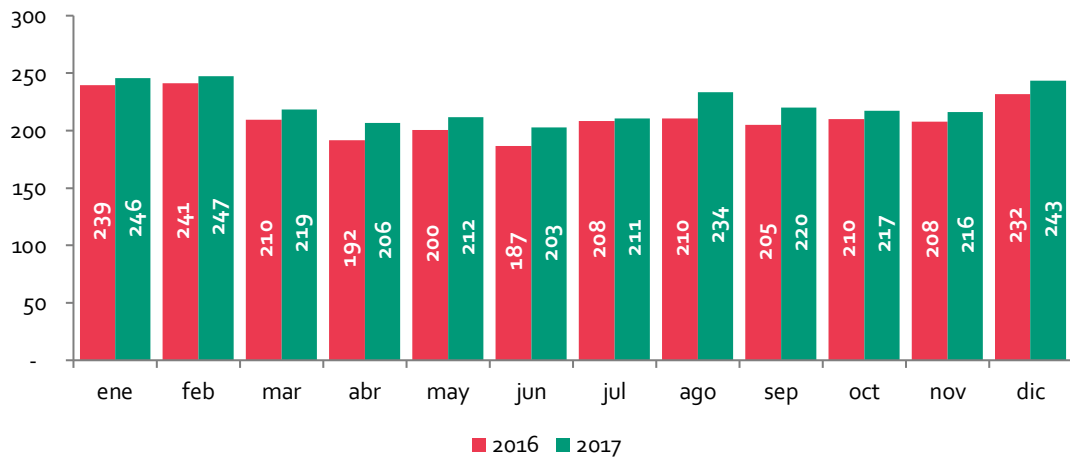


Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

31. En relación con el tráfico vehicular mensual en el 2017, la mayor afluencia se registró en los meses de enero, febrero y diciembre con 246, 247 y 243 miles de vehículos, respectivamente; meses que coinciden con los meses de descanso por vacaciones de verano y fiestas navideñas. Por otro lado, durante todos los meses de 2017 se registró un mayor flujo de vehículos en comparación con el mismo mes del 2016.

Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2016 – 2017 (Miles de vehículos)



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

32. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2017 la unidad de peaje Montalvo, ubicada en la región Moquegua, es la estación que ha registrado el mayor incremento en el flujo de vehículos en comparación con 2016 (11,4%), tal incremento se ha registrado tanto en unidades livianas (17,9%) como en vehículos pesados (3,0%). Las estaciones de peaje de Camaná, El Fiscal y Tomasiri también registraron incrementos en el flujo vehicular de 2017 en relación a lo registrado en 2016, así dicho vehicular se incrementó 2,5%, 6,2% y 4%, respectivamente, en las tres unidades de peajes antes mencionadas.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2016 -2017 (Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2016	2017	Flujo	var. %
------------------	-----------------	------	------	-------	--------



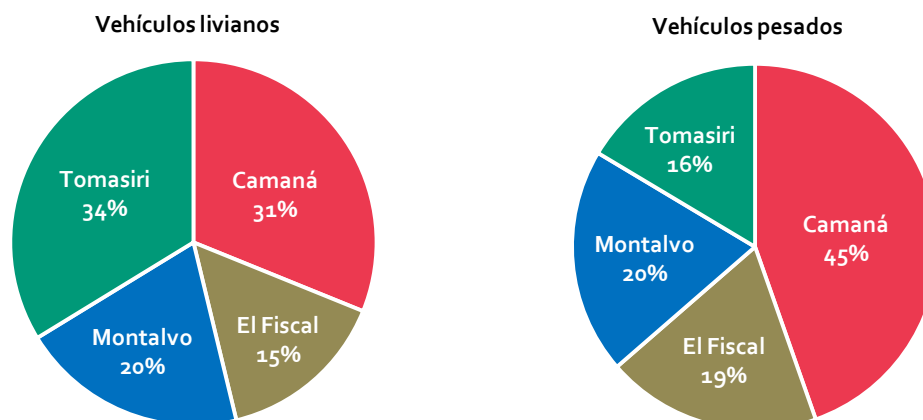
Livianos	Camaná	448	496	48	10,8%
	El Fiscal	223	241	18	7,9%
	Montalvo	271	319	48	17,9%
	Tomasiri	509	538	29	5,7%
Pesados	Camaná	506	482	-24	-4,8%
	El Fiscal	197	205	8	4,2%
	Montalvo	209	216	6	3,0%
	Tomasiri	179	177	-2	-1,0%
Total	Camaná	954	978	24	2,5%
	El Fiscal	420	446	26	6,2%
	Montalvo	480	535	55	11,4%
	Tomasiri	688	715	27	4,0%

Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

33. Es preciso acotar que en el 2017 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Tomasiri con el 34% (538 mil unidades) seguido por Camaná con el 31% (496 mil unidades), Montalvo con el 20% (319) y El Fiscal con el 15% (241).
34. Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2017, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 45% (482 mil), seguido por la estación de Fortaleza con el 20% (216 mil), El Fiscal con el 19% (205 mil) y Tomasiri con el 16% (177 mil).

Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2017 (Porcentaje)



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

IV.2 Tráfico en ejes cobrables

35. En relación al tráfico de vehículos pesados³, se contabilizó un total de 4,65 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2017, lo que representó un incremento de 0,3% en relación a lo registrado en el 2016 (4,64 millones de ejes cobrables).
36. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 2 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la

³ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



mayor cantidad de ejes cobrables con 2,6 millones de ejes. De las 4 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Camaná presentó el mayor tráfico de ejes cobrables con 2 156 miles de ejes, siendo el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables. Por otra parte, la estación de Tomasiri presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 680 miles de ejes.

**Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2017
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)**

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares							
Camaná	90 800	86 694	31 904	52 922	214 536	4 782	481 638
El Fiscal	28 248	60 658	7 882	25 450	80 572	2 324	205 134
Montalvo	36 252	65 330	7 914	25 352	78 500	2 170	215 518
Tomasiri	39 668	62 532	14 238	8 602	51 858	404	177 302
Ejes cobrables							
Camaná	181 600	260 082	127 616	264 610	1 287 216	34 568	2 155 692
El Fiscal	56 496	181 974	31 528	127 250	483 432	16 884	897 564
Montalvo	72 504	195 990	31 656	126 760	471 000	15 772	913 682
Tomasiri	79 336	187 596	56 952	43 010	311 148	2 888	680 930

Fuente: COVINCA

Elaboración: Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

V. Régimen tarifario

37. De acuerdo a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, a la fecha de inicio de la explotación (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.
38. 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.
39. 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 2017 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 aplicadas por el concesionario, 2017
(En Soles)**

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

Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

VI. Inversiones y Pagos al Estado

VI.1. Inversiones

40. 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.
41. 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° 7: 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 (Sigvas y Vitor) 2 óvalos 7 intersecciones a nivel 6 puentes peatonales Túnel Sotillo (400m)	Segunda Calzada (Km. 1314+300 al Km. 1335+600) 2 intercambios a desnivel 5 intersecciones a nivel

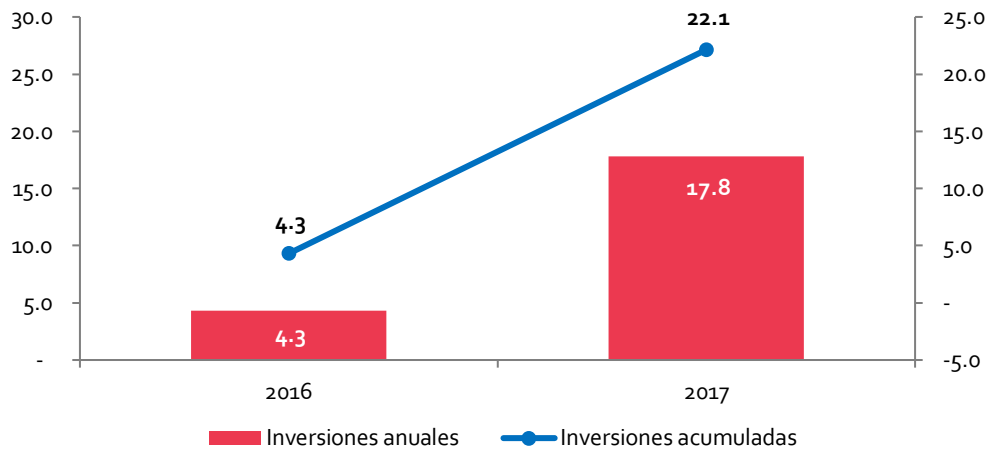
Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

42. 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.
43. 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 2017 el MTC no había culminado con la entrega del 100% de los necesarios para el inicio de obras.
44. 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 2017, el OSITRAN reconoció un total de USD 17,83 millones en inversiones, siendo el acumulado al 2017 un total de USD 22,13 millones lo que representa un avance de 16,5% respecto del total de compromiso de inversión.



Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas
(Millones de USD, con IGV)

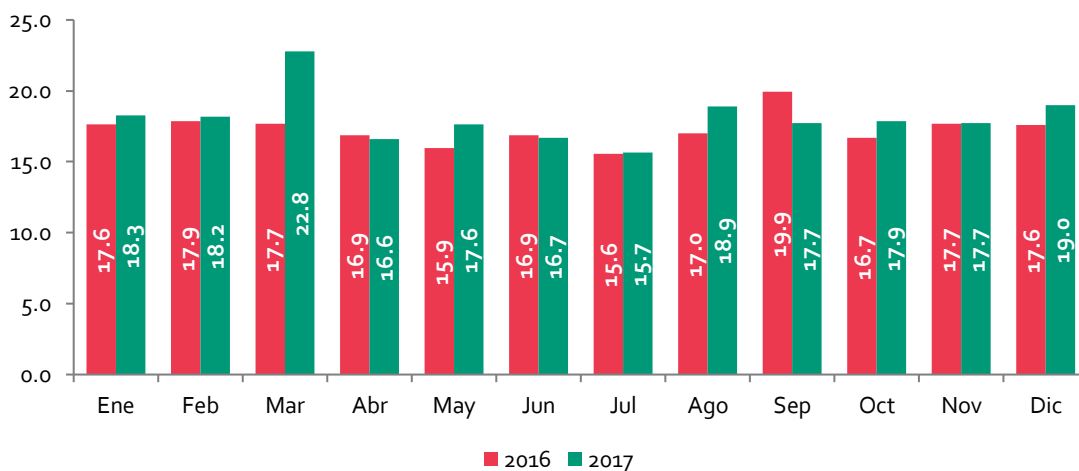


Fuente: COVINCA
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

VI.2. Pagos al Estado

45. 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.
46. En el siguiente grafico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2016 – 2017. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 217,1 miles, lo que representó un incremento de 4,7% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 207,4 miles).

Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2016 – 2017
(Miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN



VII. Desempeño operativo

VII.1. Niveles de servicio

47. 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".

48. 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 y al finalizar el 2017 la empresa no había culminado la ejecución de las obras obligatorias, 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.
49. Adicionalmente, el concesionario encargó la realización de medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC) al Centro de investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT), obteniendo valores por debajo de los límites establecidos en el contrato de concesión, conforme se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 8: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2017

Peaje	Medida	N° Caseta	TEC (Segundos)	Umbral (Segundos)
Camaná	Segundos	1	29,3	180
	Segundos	2	31,6	180
	Segundos	3	36,6	180
Montalvo	Segundos	1	43,8	180
El Fiscal	Segundos	1	26,0	180
Tomasiri	Segundos	1	42,0	180

Fuente: Plan de Negocios de COVINCA 2018

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

VII.2. Indicadores de tráfico

50. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD), se define como el número total de vehículos que transitan por una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período⁴. Por tanto, el IMD estima el tránsito diario promedio que circula por la vía. Como se observa en el siguiente gráfico el IMD en el 2017 ha mantenido una tendencia similar al indicador de 2016, teniendo mayor IMD en los meses de

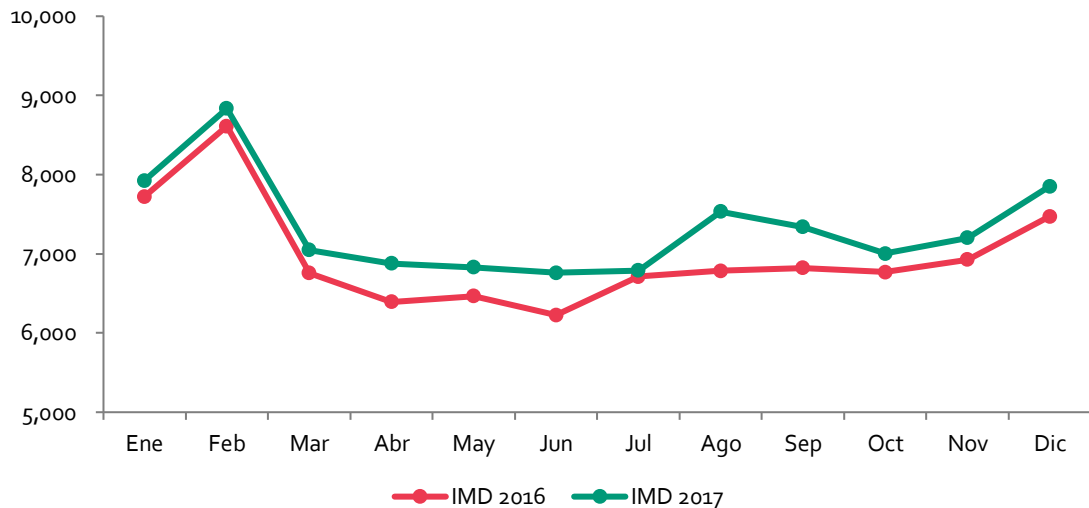
⁴ Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

$$IMD_i = \frac{\text{Tráfico total de vehículos en el mes } i}{\text{Número de días del mes } i}$$



febrero, agosto y diciembre. En promedio, durante 2017 el número de vehículos por día fue de 7 333, cifra mayor en 5,2% de lo registrado en el 2016 (6 972).

**Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2016 – 2017
(Unidades vehiculares)**



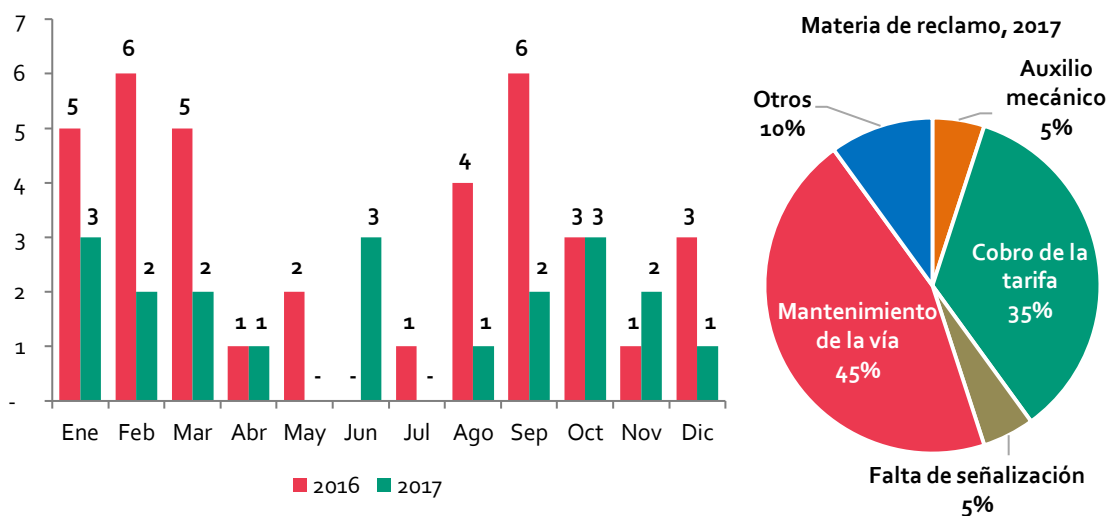
Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

VII.3. Reclamos

51. En el 2017, los usuarios de la Concesión presentaron 20 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, 17 reclamos menos que los recibidos el año 2016 (-45,9%). Del total de reclamos presentados en 2017, el 45% y 35% de reclamos fueron presentados por mantenimiento de la vía (9 reclamos) y por el cobro en la tarifa (7 reclamos).

Gráfico N° 8: Materia de reclamos



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

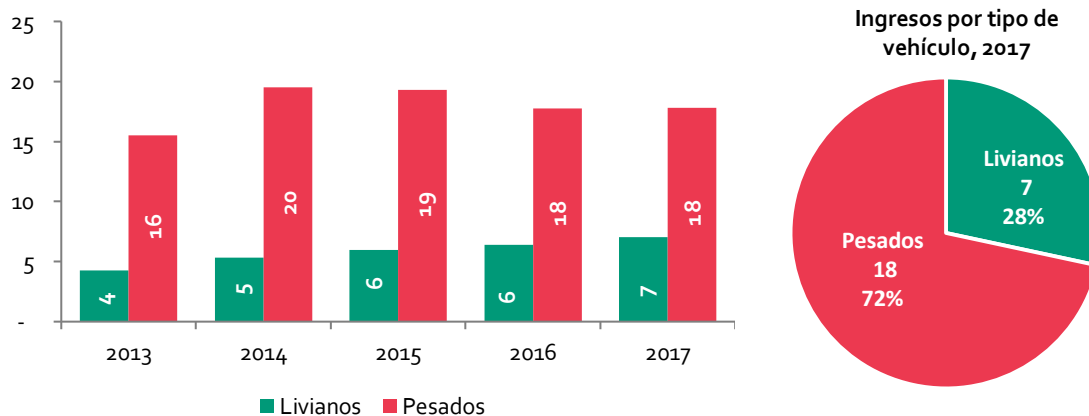


52. Cabe indicar que, durante 2017, del total de reclamos resueltos presentados por los usuarios de la infraestructura vial (11), la mayor cantidad (10) fueron declarados infundados; mientras que uno (1) fue declarado inadmisibles, quedando en proceso de resolución 9 reclamos.

VIII. Indicadores comerciales

53. Durante 2017, 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/. 24,9 millones, monto 2,8% superior a la recaudación obtenida el año anterior (24,2 millones).
54. Como en años anteriores el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados, ingresos que representaron el 72% de la recaudación de 2017. Por otro lado, en 2017 el ingreso por concepto de peajes procedente del cobro a los vehículos pesados se incrementó en 0,3% en relación con el año anterior, al pasar de S/ 17,76 a 17,81 millones; mientras que, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros se incrementó 9,9% en comparación con el 2016, al pasar de S/ 6,4 millones a S/ 7,1 millones.
55. 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° 9: Recaudación de peaje por tipo de vehículo
(Millones de Soles)



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

IX. Conclusiones

56. 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 2017, se desprenden las siguientes conclusiones:



- (i) Durante 2017, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 2,67 millones de unidades vehiculares, cifra 5% inferior a los 2,54 millones de vehículos registrados el año anterior. Es preciso señalar que en el 2017 el tráfico de vehículos livianos representó el 60% (1 594 miles de vehículos) del tráfico total y los vehículos pesados representaron el 40% (1 080 miles de vehículos).
- (ii) En el año 2017 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Tomasiri con el 34% (538) seguido por Camaná con el 31% (496), Montalvo con el 20% (319) y El Fiscal con el 15% (241). En relación al total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor cantidad con el 45% (482), seguido por la estación Fortaleza con el 20% (216), El Fiscal con el 19% (205) y Tomasiri con el 16% restante (177).
- (iii) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables contabilizó un total de 4,65 millones de ejes cobrables en el 2017, lo que representó un ligero incremento en relación con lo registrado en el 2016 (0.3%). En el 2017, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (2,6 millones de ejes). Además, el tráfico de vehículos pesados circulo principalmente por la estación de Camaná, la que registró un flujo de 2,2 millones de ejes cobrables.
- (iv) En relación con el cobro de la tarifa, dado que la inversión no ha alcanzado los hitos establecidos en el contrato de concesión, durante el 2017, las tarifas cobradas en todas las estaciones de peaje son las vigentes desde el inicio de la concesión (marzo 2013).
- (v) 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. En el 2017, OSITRAN reconoció un total de USD 17,83 millones en inversiones, siendo el acumulado al 2017 un total de USD 22,13 millones lo que representa un avance de 16,5% respecto del total de compromiso de inversión.
- (vi) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del OSITRAN en el año 2017 alcanzó los S/ 217,1 miles, monto que, en comparación con los S/ 207,4 miles pagados al año anterior en 2016, representa un incremento de 4,7%.
- (vii) Dado que aún no se ha cumplido con la ejecución de obras, no se han efectuado las mediciones de los Niveles Globales de Servicio. Sin perjuicio de ello, en 2017 el concesionario encargó la medición del Tiempo en Espera en Cola al Centro de investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT) cuyos resultados evidencian que el Tiempo de Espera en Cola que se registra en las estaciones de peaje de la concesión se ha ubicado en un nivel muy por debajo de lo establecido en el contrato de concesión.
- (viii) En el 2017, los usuarios de la vía presentaron 20 reclamos por los servicios prestados por el concesionario, cifra inferior a los 37 reclamos presentados el año anterior. Tales reclamos estuvieron relacionados principalmente con problemas en el mantenimiento de la vía y el cobro de la tarifa. Del total de reclamos resueltos (11), 10 fueron declarados infundados y 1 inadmisibles.
- (ix) En línea con el incremento en el tráfico vehicular observado en el 2017, los ingresos por concepto de recaudación de peaje en las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El



Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un incremento de 2,8% en relación con el 2016, alcanzando el monto de S/ 24,6 millones.



ANEXOS

ANEXO I: 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			
Nº	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: $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ <p style="text-align: center;">Donde PD: porcentaje de desequilibrio.</p>	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.
		<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)
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: <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Primer año de la concesión:</u> Hasta un máximo acumulado de USD 5 205 242 sin incluir el IGV; y b) <u>Segundo Año de la Concesión:</u> Hasta un máximo acumulado de USD 4 587 174 sin incluir IGV. c) <u>En el caso que al finalizar el Segundo Año de la Concesión el Concesionario no haya acreditado la inversión mínima 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</u> 	Anexo XI (p. 191)



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.
		también se aplicarán en los siguientes años hasta la acreditación de la inversión mínima antes indicada.	

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL


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

Concesionario	Sociedad Concesionaria del Perú S.A. - COVINCA
Modalidad	Autosostenible
Periodo:	2013 - 2017

a. Tráfico						
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017
Número de Vehículos						
- Livianos	Vehículo	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718
- Pesados	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810	1 091 298	1 079 592
Número de Ejes cobrables						
- Livianos	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718
- Pesados	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630	4 634 548	4 647 868
Número de Vehículos por unidad de peaje:						
Camaná		614 808	928 414	963 508	953 780	977 812
Ligero	Vehículo	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174
Pesado	Vehículo	333 000	581 570	585 186	505 994	481 638
El Fiscal		362 400	399 636	422 650	419 790	445 736
Ligero	Vehículo	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602
Pesado	Vehículo	183 498	211 696	206 478	196 848	205 134
Montalvo		360 340	446 156	507 202	480 146	534 780
Ligero	Vehículo	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262
Pesado	Vehículo	182 358	223 106	229 844	209 306	215 518
Tomasiri		580 120	625 476	672 558	687 760	714 982
Ligero	Vehículo	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680
Pesado	Vehículo	258 852	184 202	190 302	179 150	177 302
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:						
Camaná		1 660 048	2 820 378	2 865 392	2 635 488	2 651 866
Ligero	Eje	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174
Pesado	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070	2 187 702	2 155 692
El Fiscal		990 028	1 132 214	1 098 784	1 088 194	1 138 166
Ligero		178 902	187 940	216 172	222 942	240 602
Pesado		811 126	944 274	882 612	865 252	897 564
Montalvo		987 804	1 202 558	1 215 730	1 170 296	1 232 944
Ligero	Eje	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262
Pesado	Eje	809 822	979 508	938 372	899 456	913 682
Tomasiri		1 369 084	1 134 512	1 204 832	1 190 748	1 218 610
Ligero	Eje	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680
Pesado	Eje	1 047 816	693 238	722 576	682 138	680 930

b. Recaudación por cobro de peaje						
Total		19 764	24 823	25 278	24 186	24 874
Livianos	Miles Soles	4 255	5 306	5 992	6 417	7 052
Pesados	Miles Soles	15 504	19 510	19 280	17 762	17 814
Prepago						
Otros	Miles Soles	5	6	6	7	7



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Victor Chang Rojas - Analista
Oscar Ubillús Ramirez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante