



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

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

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



CONTENIDO

| | | |
|--------------|--|-----------|
| I. | RESUMEN EJECUTIVO | 4 |
| II. | ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN..... | 5 |
| | II.1 Composición de la empresa | 5 |
| | II.2 Principales Características del Contrato de Concesión | 5 |
| | II.3 Área de Influencia | 8 |
| | II.4 Infraestructura y equipos | 9 |
| | II.5 Hechos de importancia | 9 |
| III. | OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA..... | 9 |
| IV. | DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS | 10 |
| | IV.1 Evolución del tráfico | 10 |
| | IV.2 Tráfico en ejes cobrables | 13 |
| V. | RÉGIMEN TARIFARIO | 13 |
| VI. | INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO..... | 14 |
| | VI.1. Inversiones..... | 14 |
| | VI.2. Pagos al Estado | 15 |
| VII. | DESEMPEÑO OPERATIVO..... | 16 |
| | VII.1. Niveles de servicio | 16 |
| | VII.2. Indicadores de tráfico..... | 17 |
| | VII.3. Reclamos | 17 |
| VIII. | INDICADORES COMERCIALES | 18 |
| IX. | ANÁLISIS FINANCIERO..... | 19 |
| | IX.1. Estado Financieros | 19 |
| | IX.2. Ratios Financieros | 20 |
| X. | CONCLUSIONES..... | 22 |
| | ANEXOS..... | 24 |



CUADROS

| | |
|--|----|
| Cuadro N° 1: Aspectos Generales | 5 |
| Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales..... | 8 |
| Cuadro N° 3: Tramos de la concesión | 9 |
| Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2017 -2018 | 12 |
| Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2018 | 13 |
| Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2018 | 14 |
| Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA..... | 14 |
| Cuadro N° 8: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2018 | 16 |
| Cuadro N°9: Estado de Resultados Integrales, 2018 - 2017 | 19 |
| Cuadro N° 10: Estado de Situación financiera, 2018 – 2017..... | 20 |
| Cuadro N° 11: Ratios de Liquidez, 2018 – 2017 | 21 |
| Cuadro N° 12: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018 – 2017 | 21 |
| Cuadro N° 13: Ratios de Rentabilidad, 2018 – 2017 | 22 |

GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión..... | 8 |
| Gráfico N° 2: Tráfico de la concesión..... | 11 |
| Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2017 – 2018..... | 11 |
| Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje,2018 | 12 |
| Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas | 15 |
| Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2017 – 2018 | 16 |
| Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2017 – 2018..... | 17 |
| Gráfico N° 8: Materia de reclamos | 18 |
| Gráfico N° 9: Recaudación de peaje por tipo de vehículo | 18 |



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2018, 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 2018 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 2,75 millones de unidades vehiculares, cifra 2,7% superior a los 2,67 millones de vehículos registrados el año anterior. Cabe indicar que en el 2018 el tráfico de vehículos pesados representó el 39% del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 61% 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 2018, Ositrán reconoció un total de USD 11,07 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 32,20 millones lo que representa un avance de 24,8% respecto del total de compromiso de inversión.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de Ositrán el año 2018 alcanzó los S/ 213,5 miles, monto que representa una disminución de 1,6% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 217,1 miles).

En 2018 se registró en total 77 reclamos efectuados por los usuarios de la vía, cifra superior a los 20 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada. Tales reclamos estuvieron relacionados principalmente con el cobro de tarifa y problemas en el mantenimiento de la vía.

En línea con el incremento en el tráfico vehicular, en el 2018 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 0,8% en relación con lo recaudado en el 2017, alcanzando el monto total de S/ 25,1 millones.



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

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 2018 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. |
| Modalidad 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 2018 | USD 33,20 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 - Ositrán

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 Ositrán.

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. Las Obras de Puesta a Punto por eventos ajenos al control del Concesionario, desde el 07 de mayo de 2018 se ha suspendido la ejecución y el plazo de ejecución se han suspendido hasta la oportunidad en que se verifique el cumplimiento de alguna de las condiciones indicadas en el numeral 3.3 del Acta de Trato Directo del 22 de junio de 2018.
10. 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. Así también el 26 de abril de 2018 se entregaron las obras de la Segunda Calzada entre el km 930+000 y km 940+000
11. Por el Acta del 14 de noviembre de 2018 se entregaron las obras de adelanto de la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile.

Esquema tarifario

12. 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.
 - En la unidad de peaje nueva (Santa Rosa) será de USD 1,70 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 reubicada (Camaná) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.

13. 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:

| | | |
|-----------------------|---|--|
| <i>Peaje ajustado</i> | : | 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. |
| <i>CPI</i> | : | 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. |
| <i>IPC</i> | : | 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. |
| <i>TC</i> | : | 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. |

Pagos al estado

14. 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.



15. 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

16. 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 - Ositrán

II.3. Área de Influencia

17. 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.



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



II.4. Infraestructura y equipos

18. 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 - Ositrán

19. 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.
20. 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

21. El 22 de junio de 2018, el Concedente y el Concesionario firmaron un Acta de Acuerdos de trato directo, mediante la cual, entre otros, acordaron reconocer que se han presentado una serie de eventos que afectan la ejecución del contrato de concesión. Asimismo, reconocieron que para el reinicio de las obras de puesta a punto, es indispensable que se produzca, de manera previa, la suscripción de la Adenda 2 al Contrato de Concesión que regule el Fideicomiso de Recaudación.
22. El 13 de junio de 2018, el Concedente y COVINCA suscribieron un Acta de Suspensión de Obligaciones, mediante la cual se ampliaron por 10 meses adicionales la suspensión de: (a) acreditación del Cierre Financiero de las obras distintas a la puesta a punto; (b) inicio de obras distintas a la puesta a punto; y, (c) plazo para la presentación de los documentos para la constitución de las garantías a favor de los Acreedores Permitidos en el plazo previsto. A diciembre del 2018, el concedente se encuentra realizando las gestiones internas a fin de culminar con la suscripción de la Adenda N° 2 que permitirá el reinicio de las OPP.

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.



24. 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)
25. 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.
26. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que todos los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento.
27. 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.
28. 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.
29. 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

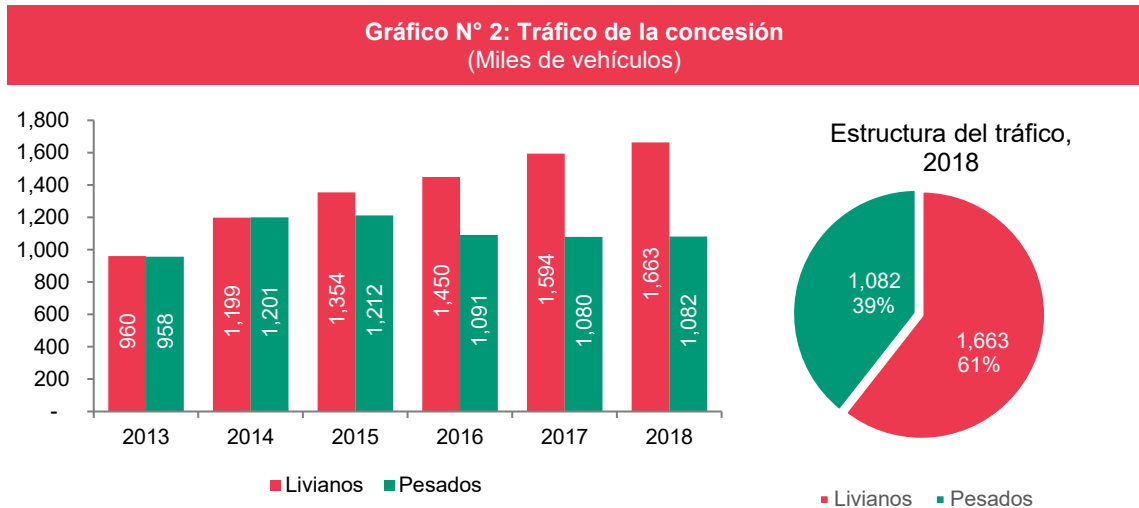
30. Durante el año 2018 transitaron alrededor de 2,75 millones de unidades vehiculares² por los tramos viales de la Concesión; cifra superior en 2,7% al número de vehículos registrados el año anterior (2,67 millones). Cabe indicar que en el 2018 el tráfico de vehículos pesados representó

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.



alrededor del 39% del tráfico total, mientras que el tráfico de vehículos livianos representó el 61% restante.

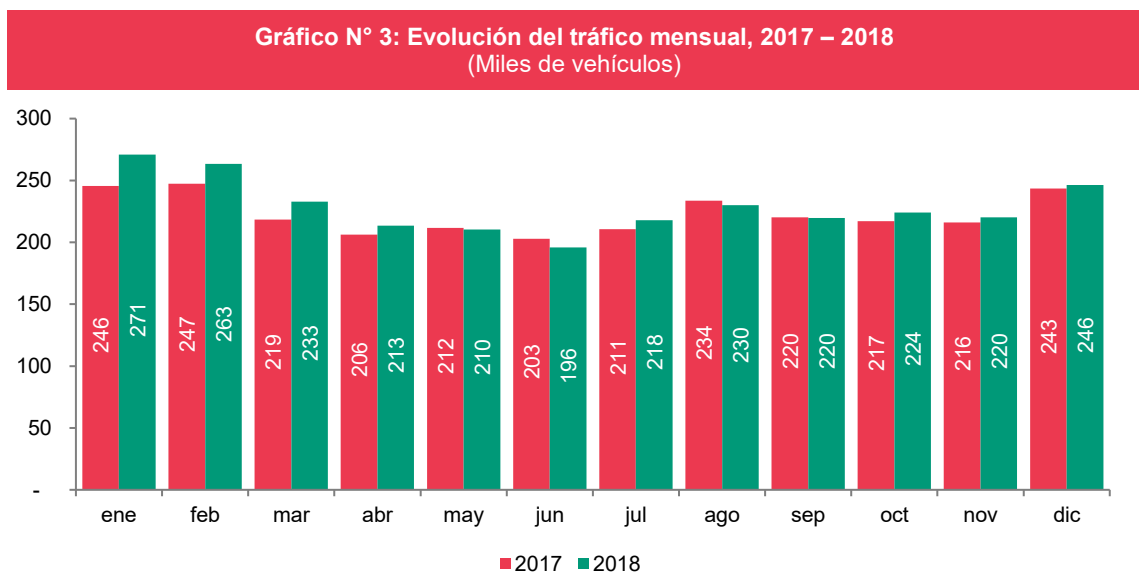
31. Tal como se aprecia en el siguiente cuadro, la cantidad de vehículos pesados en la vía se ha reducido desde el 2015, lo que le ha ido dando mayor participación al tráfico de vehículos livianos. En 2018 el tráfico de vehículos livianos se incrementó en 4,3% con relación al año anterior y el tráfico de vehículos pesados solo se incrementó en 0,2% en relación con lo registrado en el 2017.



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

32. En relación con el tráfico vehicular mensual en el 2018, la mayor afluencia se registró en los meses de enero, febrero y diciembre con 271, 263 y 246 miles de vehículos, respectivamente; meses que coinciden con los meses de descanso por vacaciones de verano y fiestas navideñas.



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

33. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2018 la unidad de peaje Montalvo, ubicada en la región Moquegua, es la estación que ha registrado la mayor reducción en el flujo de vehículos en comparación con 2017 (-3,4%), tal reducción se ha registrado tanto en unidades livianas (-3,1%) como en vehículos pesados (-3,8%). Contrario a ello, las estaciones de peaje de Camaná, El Fiscal y Tomasiri registraron incrementos en el flujo



vehicular de 2018 en relación a lo registrado en 2017, así dicho vehicular se incrementó 5.3%, 2,0% y 4,0%, respectivamente, en las tres unidades de peajes antes mencionadas.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2017 -2018
(Miles de vehículos)

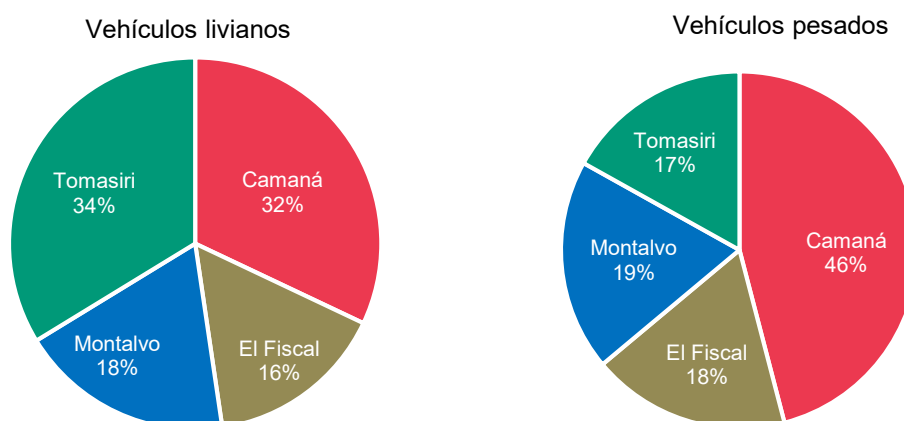
| Tipo de vehículo | Unidad de peaje | 2017 | 2018 | Flujo | var. % |
|------------------|-----------------|------|-------|-------|--------|
| Livianos | Camaná | 496 | 533 | 37 | 7,4% |
| | El Fiscal | 241 | 260 | 19 | 8,1% |
| | Montalvo | 319 | 309 | -10 | -3,1% |
| | Tomasiri | 538 | 561 | 23 | 4,3% |
| Pesados | Camaná | 482 | 497 | 16 | 3,2% |
| | El Fiscal | 205 | 195 | -11 | -5,1% |
| | Montalvo | 216 | 207 | -8 | -3,8% |
| | Tomasiri | 177 | 183 | 6 | 3,2% |
| Total | Camaná | 978 | 1'030 | 52 | 5,3% |
| | El Fiscal | 446 | 455 | 9 | 2,0% |
| | Montalvo | 535 | 517 | -18 | -3,4% |
| | Tomasiri | 715 | 744 | 29 | 4,0% |

Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

- Es preciso acotar que en el 2018 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Tomasiri con el 34% (561 mil unidades) seguido por Camaná con el 32% (533 mil unidades), Montalvo con el 18% (309) y El Fiscal con el 16% (260).
- Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2018, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 46% (497 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 19% (207 mil), El Fiscal con el 18% (195 mil) y Tomasiri con el 17% (183 mil).

Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2018
(Porcentaje)



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



IV.2. Tráfico en ejes cobrables

36. En relación al tráfico de vehículos pesados³, se contabilizó un total de 4,62 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2018, lo que representó una reducción de 0,6% en relación a lo registrado en el 2017 (4,65 millones de ejes cobrables).
37. 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 mayor cantidad de ejes cobrables con 2,5 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 2 203 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 682 miles de ejes.

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2018
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

| Unidad de peaje | Número de ejes cobrables | | | | | | Total |
|-----------------------------|--------------------------|---------|---------|---------|-----------|--------|------------------|
| | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| Unidades vehiculares | | | | | | | |
| Camaná | 97'306 | 93'154 | 32'220 | 52'686 | 216'970 | 4'838 | 497'174 |
| El Fiscal | 28'660 | 55'812 | 6'688 | 26'680 | 74'734 | 2'016 | 194'590 |
| Montalvo | 30'250 | 66'084 | 6'992 | 26'694 | 75'300 | 2'076 | 207'396 |
| Tomasiri | 41'916 | 71'858 | 13'170 | 6'982 | 48'714 | 344 | 182'984 |
| Ejes cobrables | | | | | | | |
| Camaná | 194'612 | 279'462 | 128'880 | 263'430 | 1'301'820 | 35'192 | 2'203'396 |
| El Fiscal | 57'320 | 167'436 | 26'752 | 133'400 | 448'404 | 14'838 | 848'150 |
| Montalvo | 60'500 | 198'252 | 27'968 | 133'470 | 451'800 | 15'260 | 887'250 |
| Tomasiri | 83'832 | 215'574 | 52'680 | 34'910 | 292'284 | 2'560 | 681'840 |

Fuente: COVINCA

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

V. RÉGIMEN TARIFARIO

38. 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.
39. 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.
40. 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 2018 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.

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



Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2018
(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 - Ositrán

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

41. 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.
42. 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

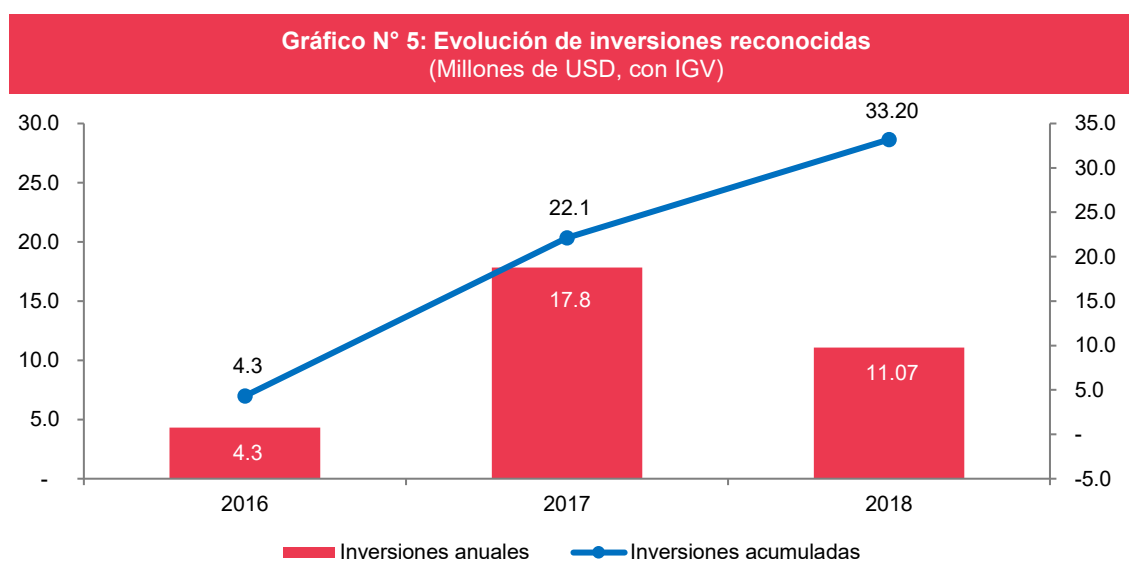
| Tipo de Obra | Tramo I Dv Quilca – Dv Moquegua | Tramo II Ilo – La Concordia |
|---------------------------------------|---|--|
| Puesta a Punto (calzada existente) | ST1: Dv Quilca - DV Arequipa ST2: Dv Matarani – Dv Moquegua | Ilo – La Concordia |
| Obras Nuevas | Segunda Calzada (Km. 920+730 al Km. 973+884) 2 Puentes vehiculares (Siguas 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



43. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debió 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.
44. 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.
45. 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 2018, el Ositrán reconoció un total de USD 11,07 millones en inversiones, siendo el acumulado al 2018 un total de USD 33,20 millones lo que representa un avance de 24,7% respecto del total de compromiso de inversión.



Fuente: COVINCA

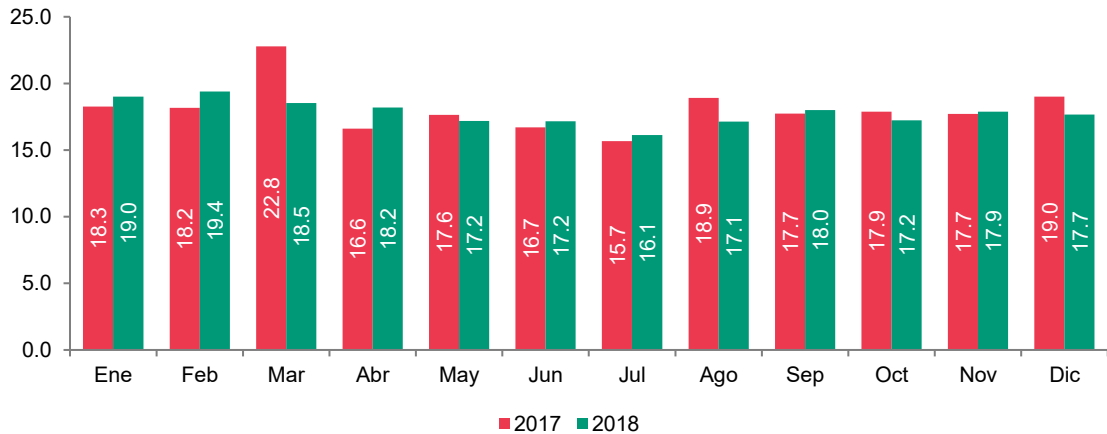
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

VI.2. Pagos al Estado

46. 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.
47. En el siguiente gráfico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2017 – 2018. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 213,5 miles, lo que representó una reducción de 1,6% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 217,1 miles).



Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2017 – 2018
(Miles de Soles)



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

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

48. 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”.

49. 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 2018 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.
50. 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, 2018

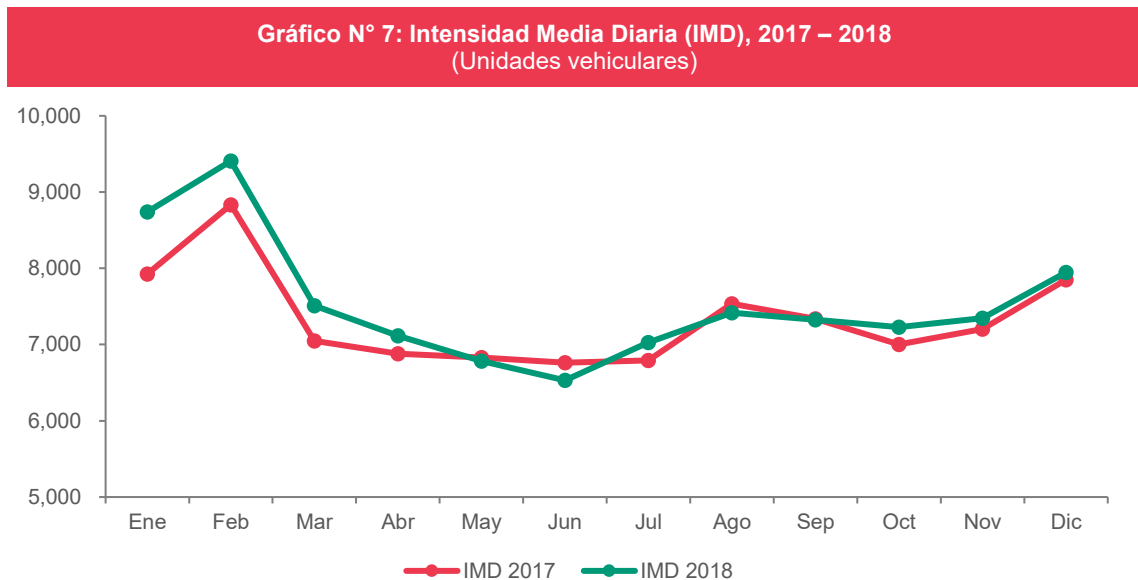
| Peaje | Medida | N° Caseta | TEC (Segundos) | Umbral (Segundos) |
|-----------|----------|-----------|----------------|-------------------|
| Camaná | Segundos | 1 | 49,0 | 180 |
| | Segundos | 2 | 55,3 | 180 |
| | Segundos | 3 | 70,5 | 180 |
| Montalvo | Segundos | 1 | 36,9 | 180 |
| El Fiscal | Segundos | 1 | 54,8 | 180 |
| Tomasiri | Segundos | 1 | 39,8 | 180 |

Fuente: Plan de Negocios de COVINCA 2018
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



VII.2. Indicadores de tráfico

51. 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 2018 ha mantenido una tendencia similar al indicador de 2017, teniendo mayor IMD en los meses de febrero, agosto y diciembre. En promedio, durante 2018 el número de vehículos por día fue de 7 532, cifra mayor en 2,7% de lo registrado en el 2017 (7 333).



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

VII.3. Reclamos

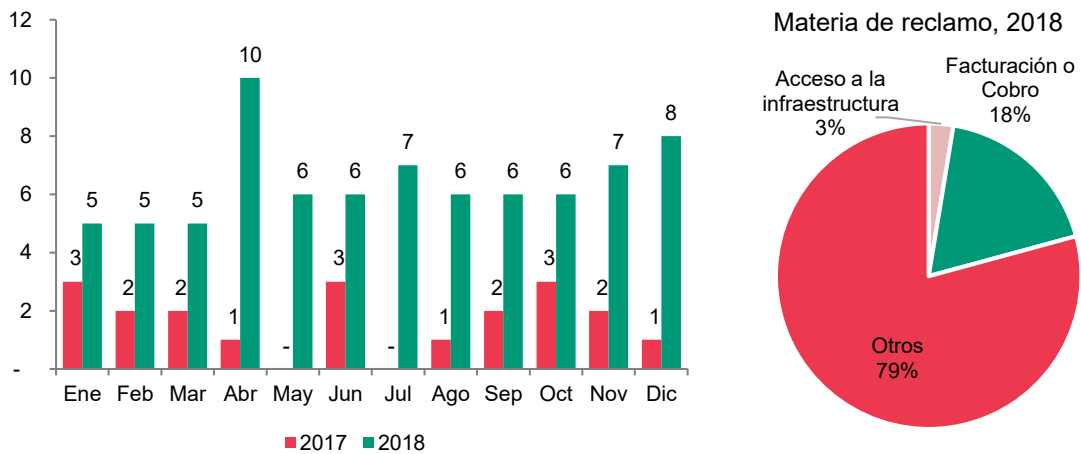
52. En el 2018, los usuarios de la Concesión presentaron 77 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, 57 reclamos mayor que los recibidos el año 2017 (+285%). Del total de reclamos presentados en 2018, el 18% y 3% de reclamos fueron presentados por cobro de tarifa (14 reclamos) y por acceso a la infraestructura (2 reclamos).
53. Cabe indicar que, durante 2018, del total de reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura vial (77), la mayor cantidad (41) fueron declarados infundados; mientras que (25) fueron declarados en proceso, y los (11) restantes en inadmisibles e improcedentes.

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:

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



Gráfico N° 8: Materia de reclamos

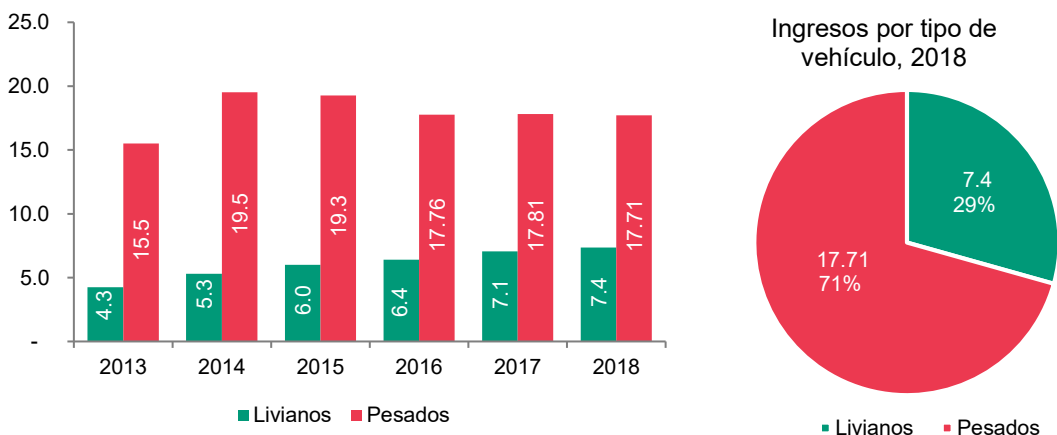


Fuente: COVINCA
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

VIII. INDICADORES COMERCIALES

54. Durante 2018, 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/. 25,1 millones, monto 0,8% superior a la recaudación obtenida el año anterior (24,9 millones).
55. Como en años anteriores el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados, ingresos que representaron el 71% de la recaudación de 2018. Por otro lado, en 2018 el ingreso por concepto de peajes procedente del cobro a los vehículos pesados se redujo en 0,6% en relación con el año anterior, al pasar de S/ 17,81 a 17,71 millones; mientras que, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros se incrementó 4,4% en comparación con el 2017, al pasar de S/ 7,1 millones a S/ 7,4 millones.
56. 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 - Ositrán



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

57. Considerando la naturaleza autosostenible de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden de la operación de la Concesión, ejecución de las obras obligatorias (obras de puesta a punto y obras distintas a puesta punto) y la conservación y mantenimiento de la Concesión.
58. Durante el 2018, el Concesionario registró ingresos por un monto de poco menos de S/ 93 millones, lo cual representó un decrecimiento de 13,12% en relación a los ingresos registrados el año anterior (S/ 107 millones).
59. Este ingreso está conformado por dos tipos de servicios: el ingreso por operación y el ingreso por construcción. El decrecimiento de los ingresos observado en 2018 se explica porque a diferencia de 2017, en 2018 se obtuvieron menores ingresos por construcción, en particular, debido a que se acordó entre el MTC y la Concesionaria un acta de suspensión de obligaciones (paralización de las obras).
60. En línea con lo explicado anteriormente sobre las actividades de construcción ejecutadas por el Concesionario para el 2018, los costos de la Concesionaria también se redujeron (23,7%) en relación con 2017. Este decrecimiento de los costos está directamente relacionado con la paralización de obras que se acordó en 2018 entre el MTC y el Concesionario, como se mencionó en el párrafo anterior.
61. Como resultado de los cambios sobre los ingresos y los costos antes explicados, en 2018 se obtuvo una utilidad bruta de poco menos de S/ 17 millones, cifra mayor en 126,8% a lo obtenido en el 2017. Asimismo, a nivel de utilidad operativa de la empresa también experimentó un crecimiento de 358,9% en dicho periodo, debido a un aumento de los intereses de préstamos a relacionados (otros ingresos).

Cuadro N°9: Estado de Resultados Integrales, 2018 - 2017
(en miles de soles)

| CONCEPTO | 2 018 | 2 017 | ANÁLISIS VERTICAL | | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|--|---------------|----------------|-------------------|---------------|---------------------|
| | | | 2018 | 2017 | 2018 - 2017 |
| Ingresos | | | | | |
| Ingreso por operación | 15 957 | 13 667 | 17,2% | 12,8% | 16,8% |
| Ingresos por construcción | 77 012 | 93 464 | 82,8% | 87,2% | -17,6% |
| Ingresos Totales | 92 969 | 107 131 | 100,0% | 100,0% | -13,2% |
| Costo de servicios | (76 000) | (99 650) | 81,7% | 93,0% | -23,7% |
| Utilidad bruta | 16 969 | 7 481 | 18,3% | 7,0% | 126,8% |
| Otros ingresos | 1 269 | 109 | 1,4% | 0,1% | 1064,2% |
| Gastos administrativos | (4 903) | (4 684) | 5,3% | 4,4% | 4,7% |
| Utilidad Operativa | 13 335 | 2 906 | 14,3% | 2,7% | 358,9% |
| Ingresos financieros | 531,0 | 1 187,0 | 0,6% | 1,1% | -55,3% |
| Gastos financieros | (7 602,0) | (3 049,0) | 8,2% | 2,8% | 149,3% |
| Diferencia de cambio, neta | (3 486,0) | 799,0 | 3,7% | 0,7% | -536,3% |
| Utilidad antes de impuesto a la renta | 2 778 | 1 843 | 3,0% | 1,7% | 50,7% |
| Impuesto a las ganancias | (820) | 544 | 0,9% | 0,5% | -250,7% |
| Utilidad neta del ejercicio | 1 958 | 2 387 | 2,1% | 2,2% | -18,0% |

Fuente: Estados Financieros auditados 2018 de COVINCA
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



62. En 2018, la empresa experimentó un impacto negativo por los efectos del tipo de cambio, pues mientras que en el 2017 la empresa registró ganancias por S/ 799 mil en la cuenta Diferencia de cambio neta⁵, en 2018 se revirtió la situación al obtener pérdidas por S/ 3,5 millones en dicha cuenta. Ello sumado al crecimiento de los gastos financieros netos⁶ impulsaron la utilidad neta de la empresa, que decreció al pasar de S/ 2,4 millones a S/ 1,9 millones en 2018.

Estado de Situación Financiera

63. Al cierre de 2018, el Estado de Situación Financiera, evidencia un crecimiento del valor de la empresa en 35,1% en 2018, en relación con lo registrado al cierre del 2017. Así pues, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión pasaron de S/ 235 millones a S/ 317,6 millones.
64. Por el lado del activo, en 2018 se observa un aumento del activo no corriente (+75,8%), que tuvo como contraparte el crecimiento del pasivo corriente (248,7%) por el lado del financiamiento de la empresa. Esto producto de los préstamos otorgados por el Banco GNB y Banco BBVA que se destinará al financiamiento de obras de construcción⁷. Así también, el Concesionario realizó valorizaciones de avance de OPP.

| Cuadro N° 10: Estado de Situación financiera, 2018 – 2017 (en miles de soles) | | | | | |
|---|--------------------|----------------|---------------------------------------|--------------------|----------------|
| ACTIVO | Al 31 de diciembre | | PASIVO Y PATRIMONIO NETO | Al 31 de diciembre | |
| | 2 018 | 2 017 | | 2 018 | 2 017 |
| ACTIVO CORRIENTE | 103 143 | 113 042 | PASIVO CORRIENTE | 169 942 | 48 737 |
| Efectivo y equivalente al efectivo | 675 | 14 791 | Cuentas por pagar comerciales | 23 361 | 2 825 |
| Activos financieros al valor razonable con cambios en resultados | 1 248 | 1 307 | Otras cuentas por pagar | 722 | 571 |
| Cuentas por cobrar comerciales | 23 034 | 23 034 | Obligaciones financieras | 83 243 | 6 870 |
| Otras cuentas por cobrar | 30 627 | 28 254 | Anticipos recibidos de cliente | 62 616 | 38 471 |
| Fondos sujetos a restricción | 47 559 | 45 656 | | | |
| ACTIVO NO CORRIENTE | 214 482 | 122 020 | PASIVO NO CORRIENTE | 33 538 | 75 738 |
| Activos por impuestos a las ganancias diferidos | 338 | 1 158 | Otras cuentas por pagar | 32 727 | - |
| Costo diferido | - | 6 826 | Obligaciones financieras | 811 | 75 738 |
| Activos intangibles | 212 289 | 111 576 | TOTAL PASIVO | 203 480 | 124 475 |
| Mobiliario y equipo | 1 855 | 2 460 | PATRIMONIO NETO | 114 145 | 110 587 |
| | | | Capital en acciones | 111 000 | 109 400 |
| | | | Resultados acumulados | 3 145 | 1 187 |
| TOTAL ACTIVO | 317 625 | 235 062 | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 317 625 | 235 062 |

Fuente: Estados Financieros auditados 2018 de COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IX.2. Ratios Financieros

Ratios de Liquidez

65. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en 2017, la empresa alcanzó ratios de liquidez menores a 1, revelando que no tiene los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Para el 2018, los ratios decrecieron reflejando una caída en la liquidez de la empresa.
66. En particular, el decrecimiento del *Efectivo y equivalentes al efectivo*, en 2018, permitieron una caída de los indicadores de Liquidez clásica⁸ y la Prueba ácida⁹, colocando al Concesionario en una peor posición frente a sus acreedores.

⁵ La compañía factura sus servicios en soles. El riesgo de tipo de cambio surge de las cuentas por cobrar y por pagar con entidades relacionadas y endeudamiento con entidades financieras en dólares estadounidenses

⁶ Suma entre los ingresos financieros y gastos financieros del Estado de Resultados Integrales

⁷ Las adiciones corresponden principalmente a construcciones de OPP (Obras de Puesta a Punto) y ODPP (Obras Distintas a Puesto a Punto) para el cumplimiento de las obligaciones del contrato de concesión.

⁸ El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente

⁹ El cálculo es: (Efectivo + Cuentas por cobrar + Otras cuentas) / Pasivo Corriente



67. El ratio de Liquidez absoluta¹⁰ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2018, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,004 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2017 que alcanzó los S/ 0,303.

Cuadro N° 11: Ratios de Liquidez, 2018 – 2017

| Ratios | 2018 | 2017 |
|-------------------|-------------|-------------|
| Liquidez clásica | 0,61 | 2,32 |
| Prueba ácida | 0,33 | 1,38 |
| Liquidez absoluta | 0,004 | 0,303 |

Fuente: Estados Financieros auditados 2018 de COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Ratios de Endeudamiento Financiero

68. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2018 reflejan la situación de mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar un aumento en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por el préstamo que se ejerció en el año de análisis.
69. El ratio Endeudamiento del Activo¹¹ que en 2018 alcanzó el valor de 64,1% indica que de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 64,1% se financia a través de terceros; mientras que en 2017 dicha dependencia fue de 53%. En 2017 y 2018 el ratio Calidad de la deuda¹², creció a 83,5% indicando un mayor financiamiento a corto plazo con respecto al 2017.
70. Así también, el ratio Deuda - Patrimonio¹³ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 178,3% de los recursos propios (en el 2017, este valor era de 112,6%). Finalmente, el Índice de solvencia¹⁴ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, se observa que dicho indicador disminuyó, pasando de 1,89 a 1,56 veces.

**Cuadro N° 12:
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018 – 2017**

| Ratios | 2018 | 2017 |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Deuda - Patrimonio | 178,3% | 112,6% |
| Endeudamiento del Activo | 64,1% | 53,0% |
| Calidad de la Deuda | 83,5% | 39,2% |
| Índice de Solvencia | 1,56 | 1,89 |

Fuente: Estados Financieros auditados 2018 de COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Ratios de Rentabilidad

71. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto

¹⁰ El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente

¹¹ El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total

¹² Este indicador nos muestra la proporción de la deuda a corto plazo sobre el total de deuda. Donde se prefiere que sea el menor posible, reflejando así una mayor facilidad para devolver los fondos ajenos. El cálculo es: Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹³ El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio

¹⁴ El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo



aumentó considerablemente al pasar de 7% a 18,3% entre 2017 y 2018. De igual forma se observa un crecimiento del Margen operativo al pasar de 2,7% a 14,3%.

72. A su vez, en 2018 el Margen EBITDA¹⁵ - que nos da una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos – mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 3,2% a 15,3%. En cambio, en 2018 el Margen neto tuvo un leve decrecimiento, pues pasó de 2,2% a 2,1%.
73. En general, esta mejoría de los márgenes se explica por la paralización de obras de construcción, y por el lado administrativo, por los efectos negativo del tipo de cambio.
74. Por otra parte, se observa una caída para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE¹⁶, es decir los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al 2017. Situación similar ocurre con el valor del ROA¹⁷ (rendimiento sobre los activos), que fue de 0,6% (1% en el 2017), así la empresa tuvo menores ganancias para el 2018 sobre el capital total invertido.

Cuadro N° 13: Ratios de Rentabilidad, 2018 – 2017

| Ratios | 2018 | 2017 |
|------------------|-------------|-------------|
| Margen Bruto | 18,3% | 7,0% |
| Margen Operativo | 14,3% | 2,7% |
| Margen EBITDA | 15,3% | 3,2% |
| Margen Neto | 2,1% | 2,2% |
| ROE | 1,7% | 2,2% |
| ROA | 0,6% | 1,0% |

Fuente: Estados Financieros auditados 2018 de COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

X. CONCLUSIONES

75. 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 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2018, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 2,75 millones de unidades vehiculares, cifra 2,7% mayor a los 2,67 millones de vehículos registrados el año anterior. Es preciso señalar que en el 2018 el tráfico de vehículos livianos representó el 61% (1 663 miles de vehículos) del tráfico total y los vehículos pesados representaron el 39% (1 082 miles de vehículos).
- (ii) En el año 2018 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Tomasiri con el 34% (561) seguido por Camaná con el 32% (533), Montalvo con el 19% (309) y El Fiscal con el 16% (260). En relación al total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor cantidad con el 46% (497), seguido por la estación **Fortaleza** Montalvo con el 19% (207), El Fiscal con el 18% (195) y Tomasiri con el 17% restante (183).
- (iii) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables contabilizó un total de 4,62 millones de ejes cobrables en el 2018, lo que representó una ligera disminución en relación con lo registrado en el 2017 (0.6%). En el 2018, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (2,5 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.

¹⁵ Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total

¹⁶ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

¹⁷ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



- (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 2018, 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 2018, Ositrán reconoció un total de USD 11,07 millones en inversiones, siendo el acumulado al 2018 un total de USD 32,20 millones lo que representa un avance de 24,8% respecto del total de compromiso de inversión.
- (vi) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del Ositrán en el año 2018 alcanzó los S/ 213,5 miles, monto que, en comparación con los S/ 217,1 miles pagados al año anterior en 2017, representa una disminución de 1,6%.
- (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 2018 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 2018, los usuarios de la vía presentaron 77 reclamos por los servicios prestados por el concesionario, cifra mayor a los 20 reclamos presentados el año anterior. Tales reclamos estuvieron relacionados principalmente con el cobro de la tarifa y problemas en el mantenimiento de la vía. Del total de reclamos, (41) fueron declarados infundados; mientras que (25) fueron declarados en proceso, y los (11) restantes en inadmisibles e improcedentes.
- (ix) En línea con el incremento en el tráfico vehicular observado en el 2018, 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 0,8% en relación con el 2017, alcanzando el monto de S/ 25,1 millones.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

| 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) |
| 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) |



| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|---------------------------|--|--|
| 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>Donde PD: porcentaje de desequilibrio.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Si PD, en valor absoluto, supera el 10% se procederá a restablecerlo. Si (b>a) se otorgará una compensación al Concesionario equivalente a la diferencia del monto obtenido en b) menos el monto obtenido en a). Si el desequilibrio afecta al Concedente (b<a), el Concesionario otorgará una compensación equivalente a la diferencia del monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b). | Cláusula 10.7. (p. 64) Cláusula 10.8. (p. 64) Cláusula 10.9. (p. 65) |
| 16 | Póliza de seguros | A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ Sobre los bienes en Operación. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. | Cláusula 12.3. (p. 73-75) |
| 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 |



| N° | Tema | Contenido | Ref. |
|----|-------------|---|---|
| 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:<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; yb) <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 también se aplicarán en los siguientes años hasta la acreditación de la inversión mínima antes indicada.</u> | Anexo XI (p. 191) |



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

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

| | |
|----------------------|--|
| Concesionario | Sociedad Concesionaria del Perú S.A. - COVINCA |
| Modalidad | Autosostenible |
| Período: | 2013 - 2018 |

| a. Tráfico | | | | | | | |
|---|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| UNIDAD | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Número de Vehículos | | | | | | | |
| - Livianos | Vehículo | 959'960 | 1'199'108 | 1'354'108 | 1'450'178 | 1'593'718 | 1'663'044 |
| - Pesados | Vehículo | 957'708 | 1'200'574 | 1'211'810 | 1'091'298 | 1'079'592 | 1'082'144 |
| Número de Ejes cobrables | | | | | | | |
| - Livianos | Eje | 959'960 | 1'199'108 | 1'354'108 | 1'450'178 | 1'593'718 | 1'663'044 |
| - Pesados | Eje | 4'047'004 | 5'090'554 | 5'030'630 | 4'634'548 | 4'647'868 | 4'620'636 |
| Número de Vehículos por unidad de peaje: | | | | | | | |
| Camaná | | 614'808 | 928'414 | 963'508 | 953'780 | 977'812 | 1'029'868 |
| Ligero | Vehículo | 281'808 | 346'844 | 378'322 | 447'786 | 496'174 | 532'694 |
| Pesado | Vehículo | 333'000 | 581'570 | 585'186 | 505'994 | 481'638 | 497'174 |
| El Fiscal | | 362'400 | 399'636 | 422'650 | 419'790 | 445'736 | 454'576 |
| Ligero | Vehículo | 178'902 | 187'940 | 216'172 | 222'942 | 240'602 | 259'986 |
| Pesado | Vehículo | 183'498 | 211'696 | 206'478 | 196'848 | 205'134 | 194'590 |
| Montalvo | | 360'340 | 446'156 | 507'202 | 480'146 | 534'780 | 516'844 |
| Ligero | Vehículo | 177'982 | 223'050 | 277'358 | 270'840 | 319'262 | 309'448 |
| Pesado | Vehículo | 182'358 | 223'106 | 229'844 | 209'306 | 215'518 | 207'396 |
| Tomasiri | | 580'120 | 625'476 | 672'558 | 687'760 | 714'982 | 743'900 |
| Ligero | Vehículo | 321'268 | 441'274 | 482'256 | 508'610 | 537'680 | 560'916 |
| Pesado | Vehículo | 258'852 | 184'202 | 190'302 | 179'150 | 177'302 | 182'984 |
| Número de ejes contabilizados por unidad de peaje: | | | | | | | |
| Camaná | | 1'660'048 | 2'820'378 | 2'865'392 | 2'635'488 | 2'651'866 | 2'736'090 |
| Ligero | Eje | 281'808 | 346'844 | 378'322 | 447'786 | 496'174 | 532'694 |
| Pesado | Eje | 1'378'240 | 2'473'534 | 2'487'070 | 2'187'702 | 2'155'692 | 2'203'396 |
| El Fiscal | | 990'028 | 1'132'214 | 1'098'784 | 1'088'194 | 1'138'166 | 1'108'136 |
| Ligero | Eje | 178'902 | 187'940 | 216'172 | 222'942 | 240'602 | 259'986 |
| Pesado | Eje | 811'126 | 944'274 | 882'612 | 865'252 | 897'564 | 848'150 |
| Montalvo | | 987'804 | 1'202'558 | 1'215'730 | 1'170'296 | 1'232'944 | 1'196'698 |
| Ligero | Eje | 177'982 | 223'050 | 277'358 | 270'840 | 319'262 | 309'448 |
| Pesado | Eje | 809'822 | 979'508 | 938'372 | 899'456 | 913'682 | 887'250 |
| Tomasiri | | 1'369'084 | 1'134'512 | 1'204'832 | 1'190'748 | 1'218'610 | 1'242'756 |
| Ligero | Eje | 321'268 | 441'274 | 482'256 | 508'610 | 537'680 | 560'916 |
| Pesado | Eje | 1'047'816 | 693'238 | 722'576 | 682'138 | 680'930 | 681'840 |
| b. Recaudación por cobro de peaje | | | | | | | |
| Total | | 19'764 | 24'823 | 25'278 | 24'186 | 24'874 | 25'076 |
| Livianos | Miles Soles | 4'255 | 5'306 | 5'992 | 6'417 | 7'052 | 7'359 |
| Pesados | Miles Soles | 15'504 | 19'510 | 19'280 | 17'762 | 17'814 | 17'710 |
| Prepago | | | | | | | |
| Otros | Miles Soles | 5 | 6 | 6 | 7 | 7 | 8 |



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

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
Andrea Raza Herrera – Practicante