

2011

**Informe de Desempeño de la
Concesión del Tramo Trujillo
– Sullana (Autopista del Sol)**

**Gerencia de
Regulación**



Informe de Desempeño de la
Concesión del Tramo
Trujillo–Sullana (Autopista
del Sol)

2011

Gerencia de
Regulación

Lima, 2012

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
II. SERVICIOS PRESTADOS	9
III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	10
V. TARIFAS REGULADAS	13
VI. INVERSIONES	16
VII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	17
VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO	23
ANEXO.....	25

CUADROS

Cuadro N° 1: Descripción de la infraestructura vial.....	8
Cuadro N° 2: Tráfico vehicular según tipo de tarifa y estación de peaje 2011	11
Cuadro N° 3: Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo 2010 - 2011	12
Cuadro N° 4: Variación anual del tráfico por estación de peaje 2010 - 2011	13
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables 2011	13
Cuadro N° 6: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario en el 2011	14
Cuadro N° 7: Inversión referencial por tipo de obras	16
Cuadro N° 8: Estado de Ganancias y Pérdidas	19
Cuadro N° 9: Balance General	20
Cuadro N° 10: Ratios Financieros	22
Cuadro N° 11: Ficha de contrato de concesión	26

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Autopista del sol tramo trujillo – sullana	8
Gráfico N° 2: Tráfico vehicular.....	11
Gráfico N° 3: Estructura del tráfico por tipo de vehículo 2011	12
Gráfico N° 4: Evolución del imag 2011-2034	15
Gráfico N° 5: Inversiones reconocidas por OSITRAN.....	17
Gráfico N° 6: Evolución de la recaudación por estación de peaje 2009-2011	18
Gráfico N° 7: Accidentes 2011	23
Gráfico N° 8: Pagos por Aporte por Regulación 2010-2011	24

RESUMEN EJECUTIVO

- i. El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Sociedad Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474.99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, con una vigencia de 25 años y uniendo las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es de tipo auto-sostenible e involucra un compromiso de inversión de US\$ 292,96 millones.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 35%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38.96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado
Inversión comprometida	US\$ 299,96 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2011	US\$ 4,74 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	25 de agosto de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	0

- ii. La importancia en la conectividad de las provincias de la zona Norte del país demanda la construcción de la segunda calzada de la carretera Panamericana Norte entre los tramos Trujillo-Chiclayo y Piura-Sullana, las cuales permitirán mejorar la seguridad hacia el norte del país. La empresa Concesionaria Vial del Sol resultó ganadora después de ofrecer la construcción de 109.96 kilómetros de calzada, así como 11 obras adicionales (las cuales se presentaron debido al empate entre postores).
- iii. De acuerdo con cifras relacionadas con el proyecto de la autopista, los beneficios directos de la vía incluyen la reducción de los tiempos de viaje, reducción del riesgo por accidentes de tránsito, reducción de costos de transporte lo cual permite mejores condiciones para la venta de productos agropecuarios y condiciones favorables para la explotación minera.
- iv. Concesionaria Vial del Sol es el consorcio conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo (Ecuador) y Construcción y Administración (CASA) de Perú, el cual se encargará de la construcción de la segunda calzada del tramo Piura-Sullana, completar el Evitamiento Trujillo a dos calzadas (con un Óvalo al fin del Evitamiento, un óvalo intermedio, ampliación del Óvalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche), y del Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, (con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo).
- v. Los servicios que a la fecha se prestan son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real.

Durante el 2011, se inició la prestación de nuevos servicios opcionales: tarjetas prepago recargables y el cobro de detracciones al transporte público de pasajeros.

- vi. Al cierre de 2011, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones aún no ha cumplido con hacer entrega de las áreas correspondientes para la construcción de la segunda calzada y tampoco ha cumplido con entregar la calzada actual de acuerdo a lo estipulado en el contrato de concesión.
- vii. La inversión, como suele suceder en este tipo de proyectos autofinanciados, será recuperada a través del ingreso percibido por concepto de peaje durante el período de concesión, mas no representan los ingresos operativos de la empresa concesionaria. A través de la figura de Fideicomiso de Recaudación, el Concesionario solicitará al Concedente (previa aprobación del Regulador) se le libere una cantidad equivalente a sus gastos operativos y de conservación de la vía hasta. Este Fideicomiso de Recaudación tendrá una vigencia desde el inicio de la explotación hasta el momento en que el Regulador verifique ha realizado inversión en obras por un monto mínimo de \$ 20 millones (sin incluir IGV).
- viii. En el año 2011, se recaudaron S/. 67,6 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento del 11,2% con respecto a los ingresos percibidos en el 2010. Dicho incremento se debe al aumento del tráfico vehicular 12,2% con respecto al año 2010. En el 2011, 7,02 millones de vehículos circularon por la vía concesionada, siendo que 3,85 millones fueron vehículos pesados y 3,17 millones vehículos ligeros. La estación de peaje con mayor nivel de tráfico es Chicama, con 2,37 millones de vehículos; seguido de la Estación de Piura-Sullana, con una afluencia de tráfico de 2 042 914 vehículos al año.
- ix. El sistema tarifario de la concesión no ha sufrido modificación durante el 2011; los vehículos ligeros pagan una tarifa de S/. 8,90 y los pesados de dos ejes, una tarifa de S/. 15,30. Los vehículos de transporte urbano público pagan una tarifa diferenciada (otorgada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones), la cual oscila en S/. 3.50 para vehículos ligeros y S/. 7,10 para vehículos pesados. Estas tarifas diferenciadas sólo son cobradas en las estaciones de peaje de Chicama y Piura-Sullana.
- x. En el año 2011, el OSITRAN reconoció un monto de inversiones por un monto ascendente a US\$ 4 742 523 (incluye IGV), lo que representa el 1,6% del total de la inversión comprometida por el Concesionario. Este bajo nivel de ejecución se explica porque el Concedente no ha entregado las áreas correspondientes a las obras de la Segunda Calzada ni ha entregado las vías existentes en Puesta Punto, tal como se acordó en el Contrato de Concesión y cuya fecha máxima de entrega era diciembre de 2011.
- xi. El análisis financiero arroja que la empresa Concesionaria Vial del Sol S.A. registra pérdidas netas provenientes del pago diferido de impuesto a la renta y la pérdida por tipo de cambio. Es así como la Utilidad Neta del año 2011 fue negativa en S/. 526 mil. En ese sentido, a través del Balance General, se puede observar que la empresa ha disminuido sus activos totales, pasando de S/. 116 439 mil el 2010 a S/. 115 618 mil en el 2011, hecho que representa una pérdida de 0,7%.
- xii. Con respecto al análisis de ratios, se obtiene que la Concesionaria es una empresa poco apalancada, revelando que se financia principalmente con fondos propios (aproximadamente en un 97%) y que tiene una gran capacidad de cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos corrientes.

- xiii. El número de accidentes en la vía concesionada se redujo en 18,4% con respecto al año anterior, pasando de 114 accidentes en el año 2010 a 93 en el 2011. Los principales motivos de los accidentes ocurridos fueron choques por alcance, por despiste y choque frontal.
- xiv. Finalmente, con respecto al pago del aporte por regulación correspondiente al año 2011, ascendió a S/. 582,896, lo que implicó un crecimiento del 15,0% con respecto a lo recaudado el año anterior.

REPORTE DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO - SULLANA: AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) y la empresa Concesionaria Vial del Sol S.A. suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años¹, bajo la modalidad de contrato BOT (*Build, Operate and Transfer*)².
2. La entrega en concesión de la Autopista del Sol tramo Trujillo-Sullana implica la ejecución de trabajos de Puesta Punto y la entrega de Derecho de Vía por parte del Concedente y la ejecución de las obras de la Segunda Calzada, la explotación, el mantenimiento de la vía y ofrecer las adecuadas condiciones de transitabilidad y otros servicios al usuario por parte del Concesionario.
3. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibirá del Concesionario un pago por derecho de concesión, equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería³, el cual asciende aproximadamente a US\$ 300 millones.
4. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de km continuos de la longitud de la Segunda Calzada (38.96 km), expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.
5. Tras el primer empate entre los cinco postores precalificados⁴, Concesionaria Vial del Sol y Concesionaria Panamericana ofrecieron el máximo de obras adicionales (11⁵), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora la primera.
6. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como muestra el siguiente gráfico, el proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, llega hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4); por el Oeste, hasta el Océano Pacífico y por el Este hasta los límites departamentales.

¹ El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.

² Es la modalidad mediante la cual se entrega al Concesionario la infraestructura vial para que construya, opera y transfiera dicha infraestructura vial al Estado al término de la Concesión.

³ Ver Cuadro N° 2.

⁴ Postores precalificados, que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCIION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

⁵ Obra de prioridad 1: Diez (10) Puentes Peatonales mas cinco (5) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.

Obra de prioridad 3: Evitamiento Chocope.

Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.

Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.

Obra de prioridad 6: 10 Puentes Peatonales más 5 pasos a desnivel.

Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.

Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moroc - Pacanguilla.

Obra de prioridad 9: 10 Puentes Peatonales.

Obra de prioridad 10: 10 Puentes Peatonales.

Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

**Gráfico N° 1
AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO
– SULLANA**



7. El tramo en concesión posee una longitud total de 474,99 km (Cuadro N° 1), y está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo-Piura, y 3) Piura-Sullana. Exactamente, se desarrolla entre el km 557+485 (inicio del Evitamiento de Trujillo) y el km 1032+100 (Desvío Las Lomas). A su vez, comprende 5 peajes y 3 pesajes (2 fijos y 1 móvil).

**Cuadro N° 1
DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL**

RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	ESTACIONES DE PEAJE	ESTACIONES DE PESAJE
PE-1N	Trujillo-Chiclayo	242,61	Chicama y Pacanguilla	Chicama y Pacanguilla (fijos)
PE-1N	Chiclayo-Piura	204,58	Mórrope y Cruce Bayóvar	-
PE-1N	Piura-Sullana	27,8	Piura-Sullana	Piura-Sullana (móvil)
LONGITUD TOTAL		474,99		

Fuente: Contrato de Concesión

8. La empresa Concesionaria Vial del Sol S.A. está comprometida a ejecutar las obras resumidas en el Cuadro N° 7, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses. El presupuesto total asciende a US\$ 300 millones e incluye Gastos Generales (GG), Utilidad y el pago de IGV. Cabe señalar que la contabilización del plazo de construcción se iniciará una vez le sea entregado al Concesionario el derecho de vía para la construcción de la Segunda Calzada y la vía actual en Puesta a Punto. La fecha máxima para la entrega de terrenos por parte del Concedente fue diciembre de 2011.
9. A fin de cubrir los costos de inversión, operación y conservación de la Concesión, se le permitirá al Concesionario el cobro de la tarifa por derecho de paso en las unidades de peaje. Es así que, el Concesionario podrá cobrar en las unidades de peaje de la Calzada Existente un monto igual a la tarifa vigente (más el IGV y cualquier otro tributo aplicable).

10. Cabe destacar que, en las unidades de peaje correspondientes a la Calzada Actual, el Concesionario podrá cobrar US\$1,50. Asimismo, al mes de la aceptación de las obras ejecutadas, en las unidades de peaje se podrá cobrar US\$2,00 de tarifa.
11. Asimismo, según indica la cláusula 9.5, las tarifas de peaje serán reajustadas en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aceptación de las Obras. Este reajuste ordinario se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente y se llevará a cabo a través de la indexación por inflación tanto nacional como extranjera (Estados Unidos).
12. A manera de retribución por la cesión de derecho de explotación de la vía, el Concesionario realiza pagos al Sector Público, los cuales se detallan a continuación:
 - Pago por derecho de la Concesión: De acuerdo con la cláusula 10.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
 - Aporte por Regulación: Cláusula 15.12, acordada a través de las leyes N°26917 y N°27332. Equivale al 1% de la facturación.
 - Aporte por Supervisión: El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del Fideicomiso por Recaudación, según se establece en el Anexo XI del Fideicomiso de Recaudación y cláusula 10.6, equivalente al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.

II. SERVICIOS PRESTADOS

13. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Autopista del Sol, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
14. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
 - Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
 - Servicio de Auxilio Médico.
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Servicios Higiénicos en cada Estación de Peaje.
15. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
 - Tarjetas prepago recargables.
 - Cobro de Detracciones al Transporte Público de Pasajeros en coordinación con el MTC y la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria; actualmente se cobra en las cinco estaciones de peaje en operación una detracción de S/ 2.00 por eje.

III. HECHOS DE IMPORTANCIA

Incumplimiento de la Puesta Punto

16. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concedente entregaría al Concesionario los tramos de la calzada actual por tramos, subtramos o distancias no menores a 80 km a nivel de Puesta Punto a más tardar en diciembre de 2011⁶. Al cierre del año en análisis, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones no ha cumplido con su obligación.

Incumplimiento en la Entrega de Predios

17. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concedente entregaría al Concesionario las áreas de terreno referentes al Derecho de Vía o Área de la Concesión para la construcción de la segunda calzada del tramo Sullana-Piura a más tardar a los 30 días calendarios desde la acreditación del Cierre Financiero⁷.
18. El 25 de enero de 2011, las partes firmaron un Acta de Trato Directo a fin de hacer entrega de los terrenos de dicho tramo, pero el 17 de febrero, el Concesionario comunicó al MTC que debido a las interferencias y ocupaciones existentes a la fecha⁸, se daba por desestimada la entrega de los terrenos ya que no se cumplían las condiciones expuestas en el Contrato de Concesión.
19. El 01 de marzo de 2011, las partes firmaron un Acta de Trato Directo con la cual, el Concedente hacía entrega al Concesionario de 11 km del tramo Sullana-Piura, siendo ésta la única entrega del año.

IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

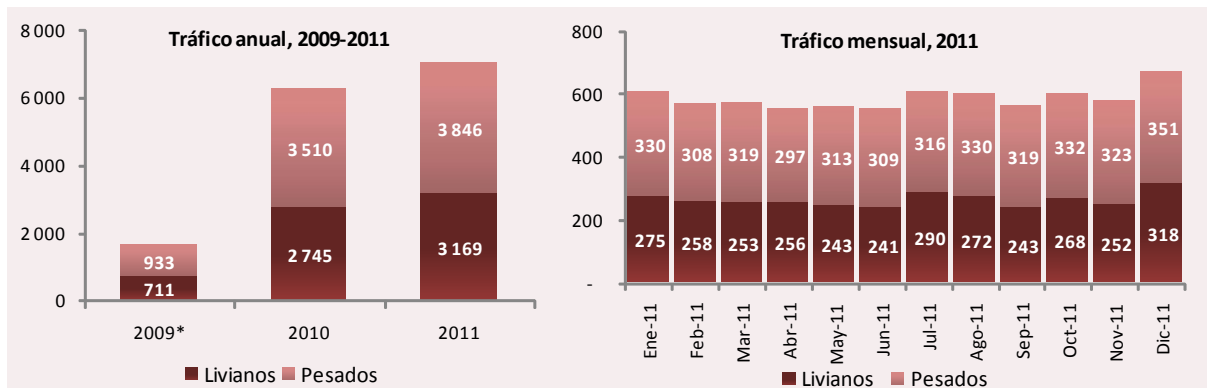
20. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2011 alcanzó los 7,02 millones de unidades, de los cuales el 54,8% fueron vehículos pesados (3,85 millones aproximadamente) y el 45,2% restante fueron vehículos ligeros (3,17 millones aproximadamente). El tráfico vehicular registró un aumento del 12,2% como consecuencia del incremento de la afluencia del 15,5% de vehículos ligeros y 9,6% de vehículos pesados, con respecto a lo experimentado en el 2010. Cabe señalar que del total del tráfico de 2011, el 5,6% estuvo comprendido por vehículos que pagaron la tarifa diferenciada (390 mil unidades vehiculares).

⁶ Contrato de Concesión, Cláusula 7.10.

⁷ Contrato de Concesión, Cláusula 5.11.

⁸ Interferencias de servicios públicos (postes de energía y telefónica) en una longitud aproximada de 3,5 kilómetros en un número aproximado de 115 postes, ubicados de manera discontinua, la existencia de 10 postes de telefonía de propiedad de Telefónica del Perú S.A., la existencia de fibra óptica de propiedad de Telmex Perú S.A. en una longitud aproximada de 14 kilómetros, invasores en los terrenos de propiedad del Estado.

Gráfico N° 2
TRÁFICO VEHICULAR
(En miles de unidades vehiculares)



(*) Lo mostrado en el 2009 corresponde al periodo setiembre – diciembre de dicho año.

Fuente: COVISOL

21. Con respecto al flujo vehicular mensual, los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2011 fueron enero, julio y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano, Fiestas Patrias y Navidad; los meses con menor afluencia fueron mayo, junio y setiembre. En el caso de los vehículos pesados, el mayor volumen de tráfico se registró durante el segundo semestre del año (agosto, octubre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.
22. En el siguiente cuadro se muestra cómo estuvo distribuido el flujo vehicular del 2011 entre las diferentes estaciones de peaje. Así, se puede observar que la estación de Chicama recibió la mayor cantidad de tráfico (33,8% del total), seguida por la estación de Sullana (29,1%). Cabe señalar que, de los vehículos sujetos a pago de peaje, que circularon por la estación de Chicama, el 11,3% correspondió a aquellos con tarifa diferenciada (77,8% de éstos fueron vehículos pesados); mientras que el 6,0% de vehículos que circularon por la estación de Piura-Sullana pagaron la tarifa diferenciada (99,0% de éstos fueron vehículos pesados).

Cuadro N° 2
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE TARIFA Y ESTACIÓN DE PEAJE 2011
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	TARIFA NORMAL		TARIFA DIFERENCIADA		TOTAL
	Liviano	Pesado	Liviano	Pesado	
Chicama	998 820	1 108 170	59 440	208 036	2 374 466
Pacanguilla	508 414	826 344	-	-	1 334 758
Bayóvar	172 932	432 130	-	-	605 062
Mórrope	207 038	451 428	-	-	658 466
Piura-Sullana	1 221 434	699 424	1 164	120 892	2 042 914
TOTAL	3 108 638	3 517 496	60 604	328 928	7 015 666

Fuente: COVISOL

23. Al observar la evolución del tráfico de manera trimestral, se observa que presentó una afluencia similar en cada periodo, siendo éste del 25,0%, en promedio, por cada trimestre tanto para la medición a través de unidades vehiculares como por ejes cobrables. En ambos casos, el trimestre de mayor afluencia es el cuarto, influenciado por el mes de diciembre.

24. Con respecto a la variación anual del tráfico, éste registró un aumento del 12,2% de unidades vehiculares y un aumento del 11,5% por ejes cobrables. En el primer caso, se tiene que el 45,2% de las unidades vehiculares fueron vehículos ligeros, cuya tasa de crecimiento anual fue de 15,5%; mientras que el 54,8% restante proviene de las unidades vehiculares pesadas, cuya tasa de crecimiento anual para el 2011 fue de 9,6%. Con respecto a los ejes cobrables, se tiene que los vehículos ligeros registraron un crecimiento del 15,5%; mientras que los vehículos pesados registraron un aumento del 10,7%.

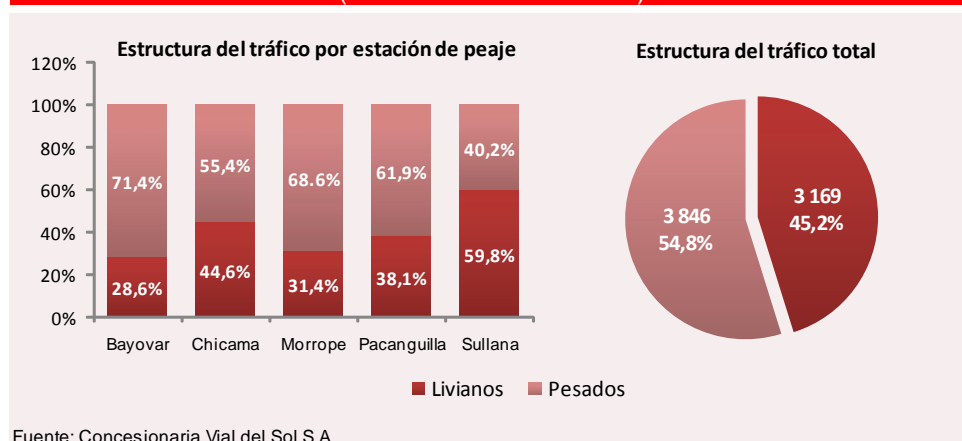
Cuadro N° 3
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2010-2011
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2011				2011	2010	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	1 742 664	1 659 386	1 769 672	1 843 944	7 015 666	6 254 810	12,2%
Ligeros	785 662	740 830	804 676	838 074	3 169 242	2 744 858	15,5%
Pesados	957 002	918 556	964 996	1 005 870	3 846 424	3 509 952	9,6%
Ejes cobrables	4 338 560	4 131 486	4 393 018	4 609 796	17 472 860	15 667 552	11,5%
Ligeros	785 662	740 830	804 676	838 074	3 169 242	2 744 858	15,5%
Pesados	3 552 898	3 390 656	3 588 342	3 771 722	14 303 618	12 922 694	10,7%

Fuente: Concesionaria Vial del Sol S.A.

25. Con respecto al tráfico vehicular en las estaciones de peaje, se observa que la mayoría de éstas recibe un mayor flujo de vehículos pesados, siendo la estación de Bayóvar la que percibe el mayor número de flujo de vehículos pesados (71,4%), seguido por las estaciones de Mórrope (68,6%) y Pacanguilla (61,9%); mientras que las estaciones de Sullana y Chicama perciben un mayor tráfico de vehículos ligeros, de 59,8% y 44,6%, respectivamente.

Gráfico N° 3
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO 2011
(En unidades vehiculares)



26. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, las de Pacanguilla y Sullana fueron las de mayor crecimiento (alrededor del 13%), mientras que las estaciones de Mórrope y Chicama registraron un crecimiento del 11%, aproximadamente. La estación de peaje que registró el menor crecimiento anual fue Bayóvar, en donde predomina el tráfico de vehículos pesados.
27. Con respecto al crecimiento de los vehículos livianos, se tiene que el mayor crecimiento se presentó en las garitas de Piura-Sullana y Mórrope, alrededor del 18%;

mientras que el mayor crecimiento de vehículos pesados se registró en los peajes de Pacanguilla (12,7%) y Chicama (9,7%).

Cuadro N° 4
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR
ESTACIÓN DE PEAJE, 2010-2011
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2010	2011	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos Livianos			
Chicama	938 884	1 058 260	12,7%
Pacanguilla	439 306	508 414	15,7%
Bayóvar	156 674	172 932	10,4%
Mórrope	175 344	207 038	18,1%
Piura-Sullana	1 034 650	1 222 598	18,2%
Vehículos Pesados			
Chicama	1 199 490	1 316 206	9,7%
Pacanguilla	733 032	826 344	12,7%
Bayóvar	396 200	432 130	9,1%
Mórrope	413 672	451 428	9,1%
Piura-Sullana	767 558	820 316	6,9%

Fuente: COVISOL

28. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, con lo cual los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (6,6 millones). Entre las estaciones de peaje, destaca Chicama y Pacanguilla con el mayor número de vehículos pesados, siendo éstos de 6 ejes.

Cuadro N° 5
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES
COBRABLES 2011
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	Diferenciados	
Unidades Vehiculares	996 188	905 332	253 912	259 376	1 093 954	8 734	328 928	3 846 424
Chicama	323 738	278 512	65 084	84 142	353 384	3 310	208 036	1 316 206
Pacanguilla	178 962	229 512	62 328	67 242	286 002	2 298	-	826 344
Bayóvar	60 056	136 856	45 634	37 206	151 266	1 112	-	432 130
Mórrope	70 020	140 376	46 582	38 312	154 952	1 186	-	451 428
Piura-Sullana	363 412	120 076	34 284	32 474	148 350	828	120 892	820 316
Ejes Cobrables	1 992 376	2 715 996	1 015 648	1 296 880	6 563 724	61 138	657 856	14 303 618
Chicama	647 476	835 536	260 336	420 710	2 120 304	23 170	416 072	4 723 604
Pacanguilla	357 924	688 536	249 312	336 210	1 716 012	16 086	-	3 364 080
Bayóvar	120 112	410 568	182 536	186 030	907 596	7 784	-	1 814 626
Mórrope	140 040	421 128	186 328	191 560	929 712	8 302	-	1 877 070
Piura-Sullana	726 824	360 228	137 136	162 370	890 100	5 796	241 784	2 524 238

Fuente: COVISOL.

V. TARIFAS REGULADAS

29. Como se mencionó anteriormente, el derecho por uso de vía es la única tarifa regulada y esta debe ser reajustada anualmente en función del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el Consumer Price Index (CPI) de EEUU.
30. A la fecha, se encuentran operativas las unidades de peaje de Chicama, Pacanguilla, Mórrope, Bayóvar y Sullana.

31. Como muestra el siguiente cuadro, las tarifas para el 2011 fueron establecidas según la Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, según la cual los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.
32. En dicha cláusula se indica las tarifas cobrables sujetas a las respectivas entregas de Tramos de la Calzada Actual, entregados por el Concedente, y a partir de las entregas de la totalidad de las obras de la Segunda Calzada al Regulador.
33. Al igual que en el 2010, las tarifas diferenciadas que actualmente cobra la empresa concesionaria, son las que venía cobrando Provías Nacional antes de la concesión de la vía y se aplica a los vehículos de transporte urbano público que transitan por esas zonas.

Cuadro N° 6 TARIFAS MÁXIMAS, 2011 (En Nuevos Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
1. Estación de peaje: Chicama, Pacanguilla, Morrope, Bayovar y Sullana			
Vehículos Ligeros	Por unidad	7,50	8,90
Vehículos Pesados 2 ejes	Por unidad	13,00	15,30
Vehículos Pesados 3 ejes	Por unidad	19,50	23,00
Vehículos Pesados 4 ejes	Por unidad	26,00	30,70
Vehículos Pesados 5 ejes	Por unidad	32,50	38,40
Vehículos Pesados 6 ejes	Por unidad	39,00	46,00
Vehículos Pesados 7 ejes	Por unidad	45,50	53,70
2. Estación de peaje: Chicama (Tarifas diferenciadas)			
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por unidad	-	3,50
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por unidad	-	7,10
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por unidad	-	4,70
Vehículos Pesados Diferenciado 2	Por unidad	-	9,40
3. Estación de peaje: Sullana (Tarifas diferenciadas)			
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por unidad	-	3,50
Vehículos Pesados Diferenciado 2	Por unidad	-	7,10
Nota: el cobro de peaje se realiza únicamente en el sentido ascendente. Fuente: COVISOL			

34. Cabe señalar que a pesar de la promulgación de la Nueva Ley N° 29666⁹, la cual reduce la tasa del IGV del 17% al 16% y que aunado al Impuesto de Promoción Municipal de 2% da una tasa de 18% que deberá aplicada a toda prestación de servicio o bien en el país, la tarifa no sufrió modificación alguna debido al efecto del redondeo que se obtuvo en el nuevo cálculo.
35. Por otro lado, según indica la cláusula 9.5, las tarifas de peaje serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario. Para las unidades de peaje con tarifa en US\$1,50:

⁹ Ley que restituye la tasa del impuesto establecida por el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

$$Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_0 \right]$$

36. Para las unidades de peaje con tarifa en US\$2.00:

$$Peaje = \left[(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_{0^1}} \right) \times TC_1 \right] + \left[(US\$2,00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_{0^1}} \right) \times TC_0 \right]$$

Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para vehículos ligeros o por eje para vehículos pesados.

i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

0: Es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto por el Concedente.

0¹: Es el mes de aceptación de la segunda calzada a cargo del Concesionario.

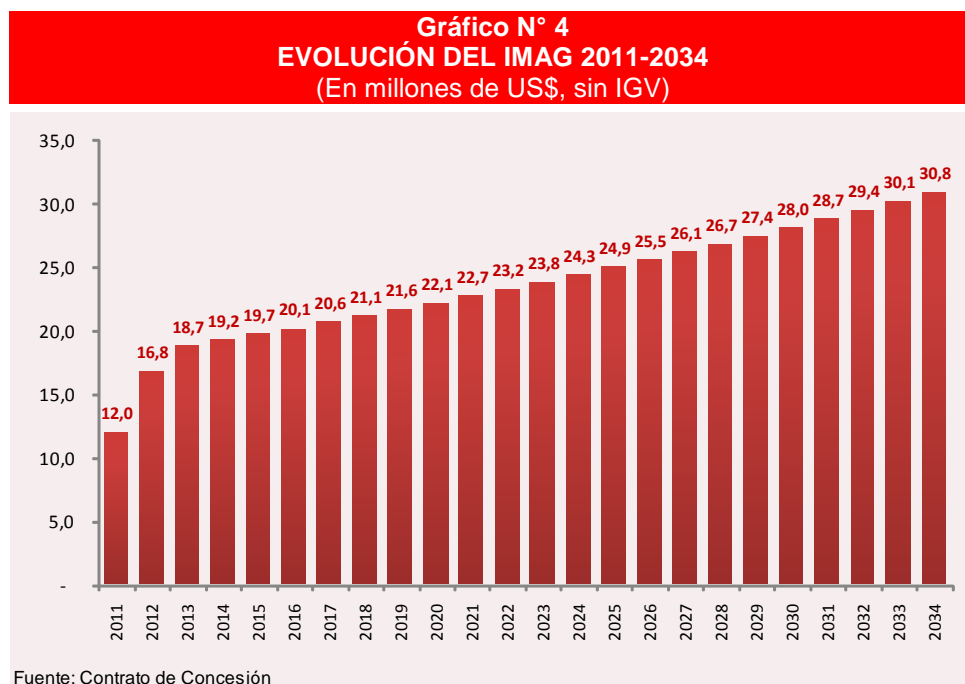
CPI: Índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de EEUU. Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI del mes anterior.

TC: Es el tipo de cambio, definido en el Contrato.

IPC: Índice de Precios al Consumidor, publicado por el INEI.

37. Cabe señalar que el Concesionario está obligado a cobrar una tarifa diferenciada (cobro de una menor tarifa) a vehículos que cuenten con la respectiva autorización del Concedente.

38. Por otro lado, el Concedente se compromete a asegurarle al Concesionario un nivel mínimo de ingresos durante el periodo que resulte menor entre: (i) 15 años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario. Este procedimiento se conoce como Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). A continuación se muestran los montos de IMAG correspondientes a cada año:



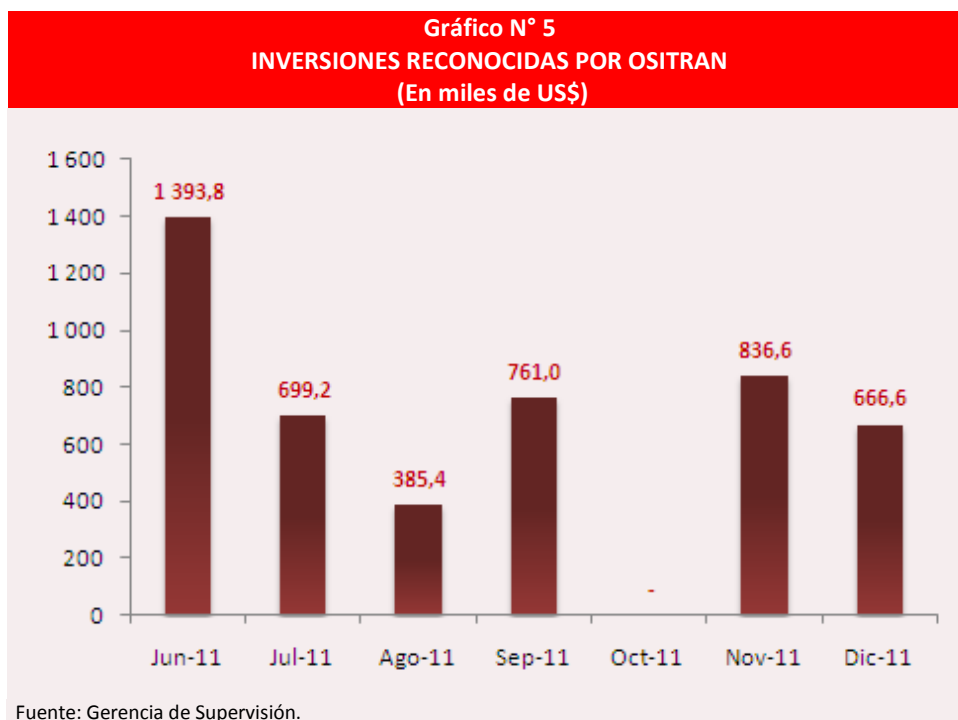
VI. INVERSIONES

39. La empresa Concesionaria Vial del Sol S.A. está comprometida a ejecutar las obras resumidas en el Cuadro N° 7, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses. El presupuesto total asciende a US\$ 300 millones e incluye Gastos Generales (GG), Utilidad y el pago de IGV. Cabe señalar que la contabilización del plazo de construcción se iniciará una vez le sea entregado al Concesionario el derecho de vía para la construcción de la Segunda Calzada y la vía actual en Puesta a Punto. La fecha máxima para la entrega de terrenos por parte del Concedente fue diciembre de 2011.

Cuadro N° 7	
INVERSIÓN REFERENCIAL POR TIPO DE OBRAS	
DETALLE DEL ESTUDIO DE INGENIERÍA - EDI	US\$ (sin IGV)
OBRAS OBLIGATORIAS	144 969 629,70
– Evitamiento Trujillo	14 487 261,34
– Tramo Continuo Trujillo - Chicama	4 274 053,48
– Tramo Continuo Chicama - Chocope	3 914 471,40
– Tramo Continuo Chocope - Paján	2 416 400,17
– Tramo Continuo Paján - San Pedro - Pacasmayo	10 691 258,18
– Tramo Continuo Pacasmayo - Guadalupe	6 016 300,59
– Tramo Continuo Guadalupe - Mocupe	6 430 467,53
– Tramo Continuo Mocupe - Chiclayo	7 307 533,14
– Evitamiento Chiclayo	32 976 431,89
– Tramo Continuo Piura - Sullana	13 105 172,96
Costos de Obras de arte (puentes)	42 796 348,44
Peajes Sullana/Chicama	553 930,58
OBRAS DE DESEMPATE	65 088 254,21
– Evitamiento Chicama	2 882 659,85
– Evitamiento Chocope	2 945 939,07
– Evitamiento Paján	7 659 114,06
– Evitamiento Mocupe	6 172 140,17
– Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo	11 201 100,47
– Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moroc - Pacanguilla	15 942 742,66
– Evitamiento Piura	5 073 613,93
– 10 Pasos a Desnivel	7 500 000,00
– 40 Puentes Peatonales	5 710 944,00
TOTAL EDI	210 057 883,91
GG + Utilidad (20%)	42 011 576,78
Subtotal	252 069 460,69
IGV (19%)	47 893 197,53
PRESUPUESTO TOTAL	299 962 658,22

Fuente: Programa de Ejecución de Obras de COVISOL S.A.

40. Al cierre del año 2011, el OSITRAN reconoció un monto de inversiones por un monto ascendente a US\$ 4 742 523 (incluye IGV), lo que representa el 1,6% del total de la inversión comprometida por el Concesionario. El Regulador comenzó a reconocer las inversiones realizadas recién en el mes de junio del presente año, ya que en marzo de éste año, el Concedente hizo entrega de 11 km correspondientes al tramos Piura – Sullana.

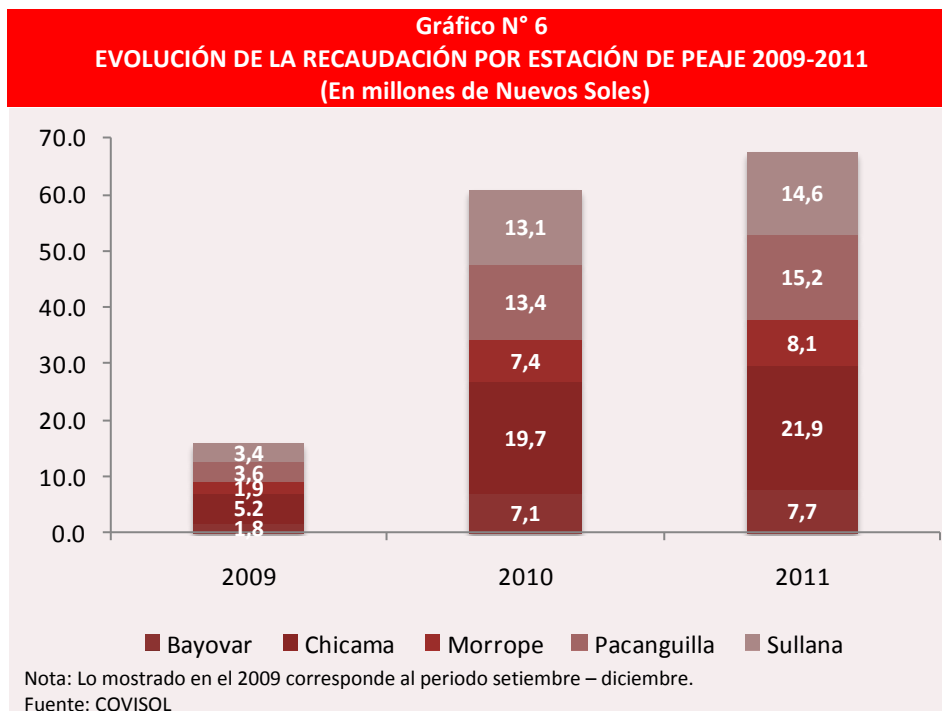


41. Dichas inversiones han sido utilizadas para la construcción de las siguientes obras:
- Segunda Calzada de Piura Sullana
 - Puente las Monjas
 - Pontón las Monjas

Se realizaron trabajos preliminares de movilización y desmovilización de equipos, mantenimiento de accesos a canteras, movimiento de tierras, obras de arte y drenaje y programas de señalización y educación ambiental.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

42. En el 2011 se recaudaron S/. 67,6 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de los ingresos en 11,2% con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones de Chicama y Pacanguilla registraron los mayores niveles de recaudación en el año con S/. 21,9 y S/. 15,2 millones, lo que representan en su conjunto más de la mitad de los ingresos percibidos por la explotación de la concesión (54,9% del total). En tercer lugar se encuentra la estación de Sullana con S/. 14,6 millones de nuevos soles, que representa el 21,6% del total de ingresos.



43. Cabe señalar que esta recaudación por estación de peaje no es equivalente a los ingresos operativos de la empresa Concesionaria ya que ésta percibe los montos liberados por el Fideicomiso de Recaudación. El Objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por Peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo por el Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
44. El fideicomiso de recaudación tiene una vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras realizadas por el Concesionario por un monto mínimo ascendente a US\$ 20 millones, sin incluir IGV.
45. El Concesionario deberá presentar un cronograma referencial de desembolsos al inicio de cada Año de la Concesión, en el que establecerá los montos y oportunidad de desembolso respetando la clasificación del uso y montos máximos establecidos por "Operación" y "Conservación Vial", que para el Segundo Año de la Concesión corresponde por:
- Operación, hasta un monto máximo acumulado de US\$ 6,4 millones, sin incluir IGV.
 - Conservación Vial, hasta un máximo acumulado de US\$ 600 mil, sin incluir IGV.

Estado de Ganancias y Pérdidas

46. Con respecto a la evolución del Estado de Ganancias y Pérdidas, se observa que tanto los ingresos por reembolso de gastos de operación y los costos de operación han tenido reducciones sustanciales de 37,3% y 59,0%, respectivamente debido a los menores montos liberados del fideicomiso y en éste año sólo se asumieron costos de de operación del cobro de peajes y pesajes y no, como en el 2010, los honorarios por servicios de ingeniería del proyecto y los gastos preparatorios a la licitación pagados a Proinversión. Esto generó como resultado un aumento de la utilidad bruta en 4,3%.
47. Por otro lado, los gastos de administración del Concesionario sufrieron una reducción del 11,3% a consecuencia de la caída del 62,7% de los servicios prestados por terceros. Esto generó un aumento de la utilidad operativa del 480,9%.

48. La utilidad antes del impuesto a la renta tuvo un incremento del 118,7% a consecuencia del aumento de los ingresos financieros resultantes de los depósitos de largo plazo y el aumento de otros ingresos por el efecto neto de la reubicación de líneas eléctricas y fibra óptica realizada por el Concesionario a solicitud de Provías Nacional. El incremento en la utilidad neta antes del impuesto a la renta se vio restringido debido al aumento de la pérdida por tipo de cambio. De esta manera, se obtuvo una utilidad antes de impuestos de S/. 199 mil.
49. A raíz de que la empresa enfrenta un pago de impuesto a la renta diferido por un monto de S/. 725 mil¹⁰, se tiene un pérdida anual de S/. 526 mil, la cual es 7,7 veces mayor al registrado el año anterior.
50. Al analizar la composición de los resultados financieros, se observa que los costos de operación pasaron de representar el 65,7%, en el 2010, a 42,9% en el 2011 como consecuencia de la reducción de costos mencionada en el punto 47. Otra cuenta que ha tomado importancia es el aumento de la pérdida por tipo de cambio, los cuales representaron el 20,2% en el 2011. Finalmente, el impuesto a la renta incrementó su participación sobre los ingresos, pasando de 1,0%, en el 2010, a 7,3%, cuyo resultado se refleja en el incremento de la pérdida neta del año (5,3% de los ingresos de este año).

Cuadro N° 8
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS
 (En miles de Nuevos Soles)

			Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2011	2010	2011	2010	2011/2010
Ingresos por reembolso de gastos de operación	9 969	15 894	100,0%	100,0%	-37,3%
Costos de operación	(4 281)	(10 443)	42,9%	65,7%	-59,0%
Utilidad Bruta	5 688	5 451	57,1%	34,3%	4,3%
Gastos de administración	(4 683)	(5 278)	47,0%	33,2%	-11,3%
Utilidad de operación	1 005	173	10,1%	1,1%	480,9%
Ingresos financieros	699	54	7,0%	0,3%	1 194,4%
Gastos financieros	(50)	(191)	0,5%	1,2%	-73,8%
Pérdida de cambio, neta	(2 012)	(90)	20,2%	0,6%	2 135,6%
Otros ingresos y (gastos), neto	557	145	5,6%	0,9%	284,1%
Utilidad neta antes de impuesto a la renta	199	91	2,0%	0,6%	118,7%
Impuesto a la renta	(725)	(159)	7,3%	1,0%	356,0%
Pérdida neta del año	(526)	(68)	5,3%	0,4%	673,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2011 - COVISOL

¹⁰ Cabe señalar que el pago por Impuesto a la Renta mostrado en el Estado de Ganancias y Pérdidas está en función a la base imponible bajo el régimen general del impuesto a la renta de acuerdo con la legislación tributaria vigente, la que exige agregar y deducir al resultado de la Utilidad antes de impuesto, aquellas partidas que la legislación reconoce como gravables y no gravables. El resultado del cálculo del impuesto a la renta corriente es cero para ambos años, por registrar pérdidas tributables. Por este motivo, lo mostrados en el Cuadro N° 8 corresponde al impuesto de renta diferido. Para mayor detalle, ver la Nota 15 de los Estados Financieros Auditados 2011 de COVISOL.

Balance General

51. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa ha reducido el valor de sus activos en 0.7%, pasando de S/. 116,4 (en el 2010) a 115,6 millones (en el 2011). La razón principal es la reducción de la cuenta de efectivo y equivalentes de efectivo, la que se redujo en 78,6%, pasando de S/. 110,4 millones en el 2010 a S/. 23,6 millones en el 2011. Esta reducción fue como consecuencia de la política de reducción de cuentas corrientes y depósitos a plazo por un monto de S/. 87,0 millones en conjunto, para el año 2011.

Cuadro N° 9 BALANCE GENERAL (En miles de S/.)					
	Al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2011	2010	2011	2010	2011/2010
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE	27 342	113 603	23,6%	97,6%	-75,9%
Efectivo y equivalente de efectivo	23 640	110 423	20,4%	94,8%	-78,6%
Cuentas por cobrar Fideicomiso	2 089	2 184	1,8%	1,9%	-4,3%
Cuentas por cobrar a empresas vinculadas	219	470	0,2%	0,4%	-53,4%
Otras cuentas por cobrar	1 302	30	1,1%	0,0%	4 240,0%
Suministros y papelería	9	9	0,0%	0,0%	0,0%
Gastos pagados por anticipado	83	487	0,1%	0,4%	-83,0%
ACTIVO NO CORRIENTE	88 276	2 836	76,4%	2,4%	3 012,7%
Cuentas por cobrar a empresas vinculadas	33 425	-	28,9%		
Otras cuentas por cobrar	10 190	-	8,8%		
Gastos pagados por anticipado	8 101	-	7,0%		
Instalaciones, Muebles y equipo, neto	2 490	2 056	2,2%	1,8%	21,1%
Activos Intangibles	34 070	514	29,5%	0,4%	6 528,4%
Impuesto a la renta diferido activo	-	266		0,2%	
TOTAL ACTIVO	115 618	116 439	100%	100%	-0,7%
PASIVO Y PATRIMONIO NETO					
PASIVO CORRIENTE	2 795	3 155	2,4%	2,7%	-11,4%
Obligaciones financieras	1 113	-	1,0%		
Cuentas por pagar comerciales	295	278	0,3%	0,2%	6,1%
Cuentas por pagar a empresas vinculadas	78	592	0,1%	0,5%	-86,8%
Otras cuentas por pagar	1 309	2 285	1,1%	2,0%	-42,7%
PASIVO NO CORRIENTE	1 116	1 051	1,0%	0,9%	6,2%
Obligaciones financieras a largo plazo	657	1 051	0,6%	0,9%	-37,5%
Impuesto a la renta diferido pasivo	459	-	0,4%		
PATRIMONIO NETO	111 707	112 233	96,6%	96,4%	-0,5%
Capital	133 135	133 135	115,2%	114,3%	0,0%
Acciones suscritas pendientes de pago	-19 825	-19 825	17,1%	17,0%	0,0%
Capital suscrito y pagado	113 310	113 310	98,0%	97,3%	0,0%
Resultados acumulados	-1 603	-1 077	1,4%	0,9%	48,8%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	115 618	116 439	100%	100%	-0,7%

Fuente: COVISOL S.A. Estados Financieros 2011.

52. El menor monto de efectivo descrito en el punto anterior y el aumento en 4 240% en otras cuentas por cobrar, resultante del aumento de pagos a cuenta por impuesto a la renta, pagos ITAN¹¹ por aplicar y las divisas acumuladas por COVISOL, produjo una contracción neta del activo corriente en 75,9%, pasando de S/. 113,4 millones, en el 2010, a S/. 23,640 millones, en el 2011.
53. Al analizar el activo no corriente, se tiene un aumento sustancial para el año 2011, producto del mayor gasto en activos intangibles provenientes de los pagos al Estado por derecho de concesión, honorarios por estudios técnicos y costos de construcción y de supervisión de la Autopista del Sol por un monto ascendente a S/. 33 654 mil. A su vez, el registro de los anticipos por aplicar producto del contrato de construcción suscrito con Construcción y Administración S.A.¹² en la cuenta de cuentas por cobrar a empresas vinculadas, los anticipos otorgados al OSITRAN para la supervisión de obras y el crédito fiscal por IGV, en otras cuentas por pagar (S/. 6 247 mil y 3 943 mil, respectivamente) y los gastos pagados por anticipado, producto de los honorarios y otros gastos para la estructuración futura de un programa de emisión de instrumentos financieros, por un monto de S/. 8 101 mil, fundamentan el aumento sustancial de los activos no corrientes mencionados en el punto anterior.
54. Por el lado del pasivo corriente, éste sufrió una reducción del 11,4% producto de la pérdida del 86,8% y 42,7% de las cuentas por pagar a empresas vinculadas¹³ y otras cuentas por pagar, respectivamente, y del inicio de las obligaciones financieras, provenientes de los arrendamientos financieros corrientes de vehículos y equipos ascendentes a S/. 1 309 mil.
55. El pasivo no corriente sufrió una reducción del 6,2% producto de la disminución de la cuenta de obligaciones financieras de largo plazo del 27,5% proveniente de los arrendamientos de vehículos y equipos.
56. El patrimonio neto de la empresa varió en 0,5% como consecuencia de la mayor pérdida en los resultados acumulados.
57. Con respecto a la composición del Balance General, se observa que el activo corriente pasó de representar el 97,6% de los activos totales, en el 2010, a 23,6% producto de la reducción del efectivo y equivalente de efectivo mencionado líneas anteriores. Con respecto al activo no corriente, éste pasó de representar el 2,4% del total de activos en el 2010, a representar el 76,4% producto de los pagos al regulador por supervisión y los pagos anticipados de IGV y por el aumento de los activos intangibles. Finalmente, el patrimonio neto representa el 96,6% del activo total de la empresa.
58. Cabe resaltar el capital representa más del total de los activos y está representado por 46 597 2350 acciones comunes con derecho a voto, denominadas de clase A y por 86 537 750 acciones comunes sin derecho a voto, denominadas Clase B, cuyo valor nominal es S/. 1 por acción. Las acciones suscritas y pagadas equivalen a 39 658 677 acciones comunes con derecho a voto (Clase A) y por 73 647 323 acciones comunes sin derecho a voto (Clase B).

¹¹ El Impuesto Temporal a los Activos Netos - ITAN, es un impuesto al patrimonio, que grava los activos netos como manifestación de capacidad contributiva. Puede utilizarse como crédito contra los pagos a cuenta y de regularización del Impuesto a la Renta.

¹² El 11 de febrero de 2011, la Concesionaria suscribió un contrato de servicio de ejecución de obra con la empresa Construcción y Administración S.A., para la construcción de la Autopista del Sol, objeto de la concesión, por un importe fijo de US\$ 299 962 658 en un plazo de 48 meses, estirándose su conclusión en el primer semestre de 2014.

¹³ Tanto a OPECOVI SAC y a Construcción y Administración S.A., por la suma de S/. 40 mil y S/. 38 mil, respectivamente, para el 2011. Cabe señalar que el 1 de setiembre de 2009, la Concesionaria suscribió un contrato de prestación de servicios con la empresa OPECOVI, quien se encarga de la operación y supervisión del cobro de peaje en el tramo vial concesionado, así como el servicio de administración de las estaciones de pesaje y el servicio general de operaciones. La empresa Construcción y Administración S.A. se dedica a la construcción de las obras de la vía concesionada.

Ratios Financieros

59. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha ganado eficiencia operativa, esto resultado del mejoramiento de los ratios de margen bruto, operativo y neto, los cuales indican que los ingresos producidos por la concesionaria alcanzar para cubrir todos los gastos incurridos (los operativos, financieros, impuestos, entre otros). A su vez, el margen de EBITDA nos da una idea que la empresa está generando autosostenibilidad en el tiempo, ya que es capaz de mantenerse a flote en el corto plazo. Finalmente, se observa que tanto el ROE¹⁴ y el ROA¹⁵ son similares, lo que indica que los activos son financiados por capital propio.
60. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que es una empresa que se financia su operación con sus propios fondos, y esto es debido a que no está construyendo las obras previstas debido a la falta de la entrega de los terrenos y las áreas, por lo que no necesita financiarse aún.
61. Con respecto a los ratios de liquidez, éstos nos indican que la empresa tiene la capacidad suficiente para cubrir sus obligaciones en el corto plazo. Cabe resaltar que en consecuencia de las nuevas obligaciones incurridas en el año 2011, el ratio disminuyó abruptamente, pero no hace peligrar la liquidez de la empresa ni su capacidad de respuesta de las obligaciones con sus activos corrientes más líquidos.
62. El ratio de cobertura indica que la empresa genera suficiente valor operativo para cubrir sus obligaciones financieras en el corto plazo y esto como consecuencia del bajo nivel de endeudamiento que posee la Concesionaria.

Cuadro N° 10					
RATIOS FINANCIEROS					
	2011	2010		2011	2010
Ratios de Rentabilidad			Apalancamiento / endeudamiento		
Margen Bruto	57,1%	34,3%	Apalancamiento	0,04	0,04
Margen Operativo	10,1%	1,1%	Apalancamiento ajustado	0,02	0,01
Margen Neto	5,3%	0,4%	Debt ratio	0,02	0,01
Margen EBITDA	16,4%	1,8%	Grado de endeudamiento	0,03	0,04
ROE	0,5%	0,1%	Grado de patrimonio	0,97	0,96
ROA	0,5%	0,1%			
Ratios de Liquidez			Cobertura / Solvencia		
Liquidez clásica	9,78	36,01	EBITDA / Intereses	32,66	1,46
Prueba ácida	9,28	35,84			
Liquidez absoluta	8,46	35,00			
Capital de Trabajo	24 547	110 448			
Rotación K	0,41	0,14			

Fuente: Estados Financieros Auditados 2011 – COVISOL.

¹⁴ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta/Patrimonio Neto

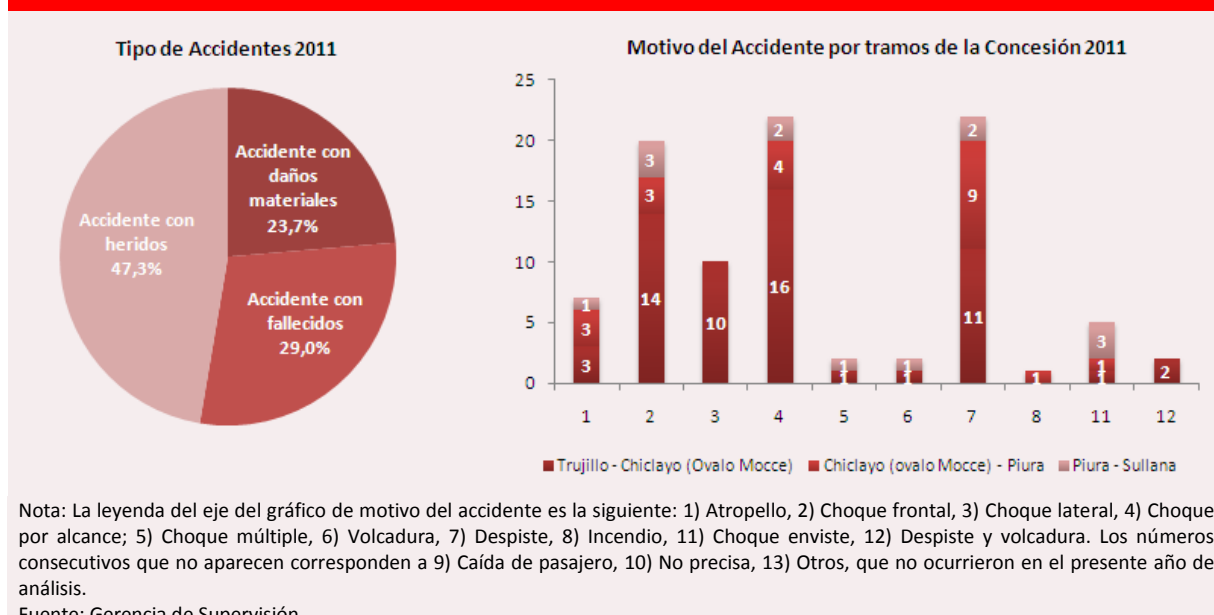
¹⁵ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta /Activo Total.

VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO

Accidentes

63. En el 2011, el número de accidentes se redujo en 18,4% con respecto al año anterior, pasando de 114 accidentes en el año 2010 a 93 en el 2011. La preponderancia de estos hechos recae en los accidentes con heridos, que representaron el 47% del total de accidentes en el año, seguido de los accidentes con fallecidos (29,0%) y accidentes con daños materiales (23,7%).
64. El tramo con mayor número de accidentes es Trujillo-Chiclayo, que concentró el 63,4% del total de accidentes del año (59). Los principales motivos de éstos fueron: choque por alcance (16 ó 27,3% del total de accidentes en dicho tramo), choque frontal (14 ó 23,7%), por despiste (11 ó 18,6%) y choque lateral (10 ó 16,9%). En su conjunto, representan el 86,4% del total de accidentes producidos en ese tramo.
65. El segundo tramo con mayor número de accidentes es Chiclayo (Óvalo Mocce)-Piura, que concentró el 22,6% del total de accidentes del año (22). Los principales motivos de éstos fueron: por despiste (7 ó 42,9% del total de accidentes en este tramo) y choque por alcance (4 ó 19,0%). En su conjunto, agrupan al 61,9% del total de accidentes producidos en este tramo.
66. Por otro lado, el tramo con menor número de accidentes es Piura-Sullana, que concentró el 14,0% del total de accidentes del año (14). Los principales motivos de éstos fueron: choque frontal (3 ó 23,1% del total de accidentes en este tramo), choque enviste (3 ó 23,1%), choque por alcance (2 ó 15,4%) y por despiste (2 ó 15,4%).

Gráfico N° 7
ACCIDENTES 2011



67. Para determinar el tramo que presenta que el mayor riesgo de accidentes, debe tomarse en cuenta la longitud de los tramos, por lo que utilizaremos un índice anual que nos determine la ocurrencia de un número determinado de accidentes por kilómetro¹⁶. De esta manera, se obtuvo que el tramo de Piura-Sullana es el más

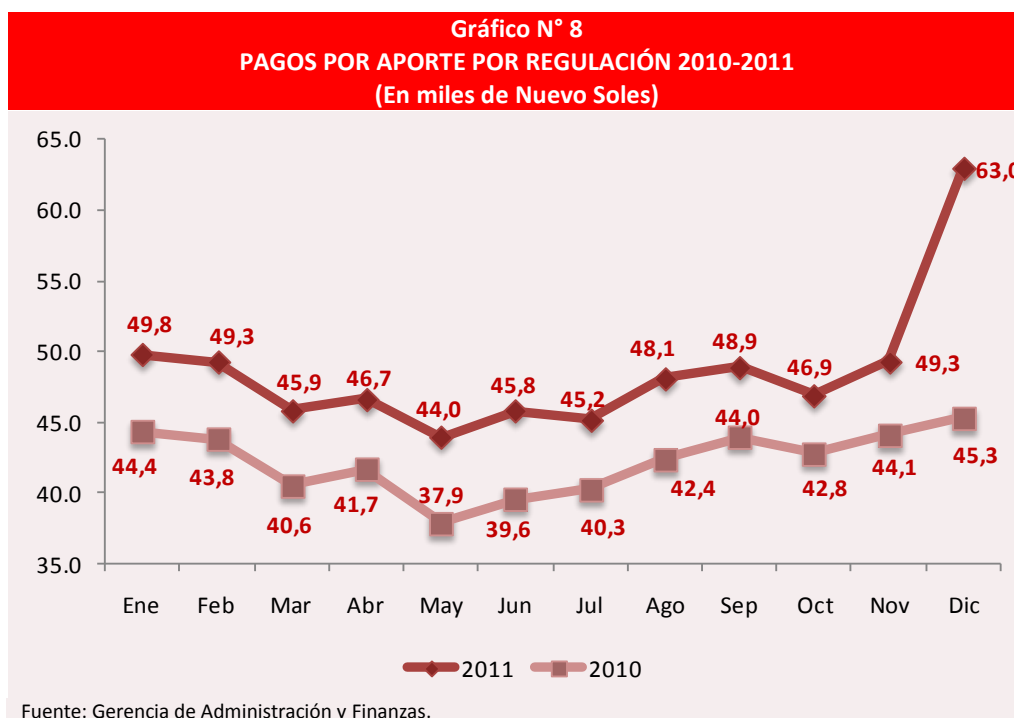
¹⁶ Número total de accidentes por tramo/longitud del tramo.

propenso a sufrir accidentes ya que presenta un índice de 0,47; mientras que el tramo Trujillo-Chiclayo y el tamo Chiclayo-Piura presentaron índices menores iguales a 0,24 y 0,10, respectivamente.

68. Finalmente, el mayor número de accidentes producidos en la concesión de la Autopista del Sol tramo Trujillo-Sullana fueron producidos por choques por alcance y por despiste, cada uno con un número de 22 incidentes. El tercer motivo predominante son los accidentes producidos por choque frontal, con un número de 20 incidentes. En su conjunto, estos 3 tipos de accidentes representan el 68,8% del total de los ocurridos en el año 2011.

Pagos al Estado

69. El pago correspondiente al aporte por regulación correspondiente al año 2011, ascendió a S/. 582,896, lo que implicó un crecimiento del 15,0% con respecto a lo recaudado el año anterior. De acuerdo con el artículo 14° de la Ley de Creación de OSITRAN (Ley N°26917), se establece que la tasa de regulación para las entidades prestadoras no podrá exceder el 1% de su facturación anual.



ANEXO

Anexo N° 1

Cuadro N° 11
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO - SULLANA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es aproximadamente 474.99 km, los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"> • Trujillo - Chiclayo (242.61 km) • Chiclayo - Piura (204.58 km) • Piura - Sullana (27.80 km) 	Cláusula 1.9.87 (p. 21)
2	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 31)
3	Postores	<ul style="list-style-type: none"> • Consorcio Vial del Sol. • Consorcio Vías del Perú. • Consorcio OHL Concesiones. • Consorcio Concesionaria Panamericana. • Graña y Montero S.A.A. 	Proinversión
4	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (US\$ 360 millones).	Inversión proyectada referencial
5	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE.</p> <p>Obras Obligatorias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segunda calzada del tramo Piura-Sullana con un puente; un pontón y el óvalo Dv Las Lomas - Ayabaca. • Completar del Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche. • Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo. • Longitud Mínima de Construcción de la segunda calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al apéndice 3 del anexo 9. <p>Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. • Evitamiento Chicama, Chocope, Paiján, Mocupe. • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. • Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo, Guadalupe-Chepén-San José Moroc-Pachanguilla. • Diez (10) puentes peatonales. • Diez (10) puentes peatonales. • Evitamiento Piura. 	Anexo 6a y 6b (p.174)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO - SULLANA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
6	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38.96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a US \$2 000 000,00. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.	Cláusula 3.5 b (p. 18)
8	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: US\$ 2 700 000,00. Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: US\$ 5 260 000,00.	Cláusula 11.2 (p.66) Cláusula 11.3 (p.67)
9	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, entre otros derechos sobre los siguientes bienes: a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885) b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.	Cláusula 11.6 (p.68-69)
10	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. 101) Cláusula 18.12 (p.101-104) Cláusula 18.12 a) (p.101-104) Cláusula 18.12 b) (p.102-104) Cláusula 18.13 (p.104,105)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO – SULLANA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato. • Régimen de bienes. • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras. • Explotación de la Concesión. • Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. • Consideraciones Socio Ambientales. • Fideicomiso de la Recaudación. 	Anexo IX (p. 181-184)
12	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 – 16.9 (p. 88-92)
13	Equilibrio Económico	<p>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 presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes.</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.</p> <p>Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</p>	Cláusula 10.7-10.10 (p. 64 - 65)
14	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. 	<p>Cláusula 12.1 (p. 72-75)</p> <p>Cláusula 12.2 a (p. 73)</p> <p>Cláusula 12.2 b (p. 73-74)</p> <p>Cláusula 12.2.c (p. 74)</p> <p>Cláusula 12.2 d (p. 75)</p> <p>Cláusula 12.2 e (p. 75)</p>

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A
CARRETERA: AUTOPISTA DEL SOL TRAMO TRUJILLO – SULLANA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10 (p.55)
16	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)
17	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje US\$ 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de la aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de US \$2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de US \$ 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.</p>	Cláusula 9.4 a (p. 58-59). Cláusula 9.5 (p. 59-60).
18	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p> <p>El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.</p>	Cláusula 1.9.54 (p.17) Cláusula 10.2 (p.61-62)