



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en
Infraestructura de Transporte de Uso Público

**EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO
VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA (RED VIAL 6)**

AÑO 2007

Gerencia de Regulación

Julio-2008

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO	3
I EVOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	5
II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2007	12
II.1 Tráfico de Vehículos	12
II.2 Actividades de Mantenimiento y Construcción	17
II.3 Accidentes.....	20
II.4 Indicadores Financieros	20
III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS.....	24
III.1 Consideraciones Contractuales	24
III.2 Tarifas Aplicadas durante el 2007.....	24
CONCLUSIONES	26

Lista de Gráficos

Gráfico N° 1	6
Gráfico N° 2	13
Gráfico N° 3	15
Gráfico N° 4	16
Gráfico N° 5	17

Lista de Cuadros

Cuadro N° 1	5
Cuadro N° 2	8
Cuadro N° 3	12
Cuadro N° 4	12
Cuadro N° 5	14
Cuadro N° 6	15
Cuadro N° 7	16
Cuadro N° 8	20
Cuadro N° 9	21
Cuadro N° 10	22
Cuadro N° 11	23
Cuadro N° 12	25

RESUMEN EJECUTIVO

- 1. El objetivo de este documento es presentar el desempeño operativo y económico-financiero de la Concesión del tramo Puente Pucusana- Cerro Azul-Ica, Red Vial N° 6, de la Carretera Panamericana Sur durante su segundo año de operación.*
- 2. La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVI PERÚ) en septiembre del 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año, al Consorcio Binacional Andino. La inversión estimada asciende a US\$ 192 091 310,00; sin incluir IGV.*
- 3. El Concesionario debe pagar una tasa de Retribución del 1% de sus ingresos mensuales, denominado Fondo Vial, desde el inicio de la Concesión hasta la culminación de las obras de la Primera Etapa, o a más tardar, hasta la finalización del cuarto año de la Concesión. Desde la culminación de la primera etapa, o a partir del año 5, se pagará el 18,61 % de los ingresos del peaje. Además, la empresa deberá destinar el 1% de sus ingresos totales facturados al Aporte por Regulación durante todo el periodo de concesión.*
- 4. Durante el año 2007 circularon por la vía un total de 4,26 millones de vehículos, alcanzando un Índice Medio Diario de 11 686 vehículos. El mayor volumen de tráfico se registró en la unidad de peaje de Chilca, circulando por esta estación el 36,1% de los vehículos ligeros y pesados.*
- 5. El tráfico de la Concesión muestra un alto nivel de estacionalidad en la temporada de verano, principalmente para vehículos ligeros en el peaje de Chilca. Asimismo, dicho peaje posee la mayor participación de vehículos ligeros, con un 47,3% del total de ligeros, mientras que Jahuay mostró la mayor participación de vehículos pesados, con el 41,3% del total de vehículos de esta clase.*
- 6. El Ingreso Medio por Vehículo para 2007 fue de S/. 16,16. Se observó una tendencia creciente de este índice a lo largo del año, lo que se explicaría por la uniformización del cobro efectuado a los vehículos pesados formales e informales.*
- 7. La Concesionaria, durante el año 2007, invirtió S/. 17,5 millones destinados al mantenimiento de la red vial. En este sentido, se ha iniciado el mantenimiento en el tramo de Pampa Clarita- Chincha Alta y se culminó con el mantenimiento del tramo San Andrés-Guadalupe. Asimismo, los gastos por daños de terremoto ascendieron a S/. 11,3 millones.*
- 8. El número de accidentes registrados durante el año fue de 296, registrándose la mayor parte de éstos durante el primer trimestre.*
- 9. El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 70,9 millones, registrándose un promedio mensual de S/. 5,9 millones. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 41% del total.*
- 10. El Concesionario pagó al Estado un monto por retribución de S/. 614 miles, mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de Tasa Regulatoria, ascendió a S/. 690 miles. Asimismo, se destinaron S/. 1,029 millones al Fideicomiso administrado por COFIDE, consignado a la ejecución de las obras de la Concesión.*

11. *El Concesionario mostró un margen operativo (utilidad operativa / ingresos) de 32,2%, así como un rendimiento neto de 22%. La rentabilidad sobre el patrimonio ascendió a 28,3%, mientras que la rentabilidad sobre los activos fue de 16,6%.*
12. *Las tarifas aplicadas fueron de S/. 4,62 (sin incluir IGV), tanto para vehículos pesados (por eje), como para vehículos ligeros. Sin embargo, hasta el 12 de mayo, el Concesionario a solicitud del Concedente, cobró a los vehículos pesados formales una tarifa de S/. 3,16 (sin incluir IGV) con el objetivo de incentivar la formalización. Después de esta fecha, se uniformizó la tarifa para los vehículos pesados formales e informales en S/. 4,62.*

CONCESIÓN DEL TRAMO

VIAL PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA (RED VIAL 6)

I EVOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 20 de julio se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica a Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVI PERÚ), conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S.A., y por las empresas ecuatorianas Hidalgo & Hidalgo, y Conorte S.A., quienes ofertaron una retribución al Estado del 18,61% del cobro de peaje.
2. El contrato se suscribió el 20 de septiembre del 2005. La concesión fue otorgada por un plazo de 30 años contados desde la fecha de suscripción del contrato. No obstante, en el caso que la Segunda Etapa de construcción se inicie entre el año 17 y 19, el plazo podría ampliarse a 32 años. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de los 222 km. de infraestructura, la misma que está comprendida por los tramos señalados en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1
Carretera Red Vial 6

Sub Tramo	Ruta	Localidad		Longitud Km
		Desde	Hasta	
1	R01S	Puente Pucusana	Ingreso Cerro Azul	72.7
2	R01S	Ingreso Cerro Azul	Cerro Calavera	1.6
3	R01S	Cerro Calavera	Pampa Clarita	18.7
4	R01S	Pampa Clarita	Intercambio Chincha Alta	33.1
5	R01S	Intercambio Chincha Alta	Empalme San Andrés	41.1
6	R01S	Empalme San Andrés	Guadalupe	54.5

Fuente: Contrato de Concesión (Cláusula 1.5)
Elaboración: Gerencia de Regulación

3. El 28 de agosto del 2007, COVIPERU y el MTC firmaron la Addenda 1 al Contrato de Concesión, modificando las Cláusulas 1.5, 6.20, 6.22, 8.14, el numeral 6.1 de la Sección 2 del Anexo I, el literal e) del numeral 1 del Anexo II y la numeración del numeral 5 del Anexo II. Asimismo, se incluyó el numeral 6 en el Anexo II. Cabe mencionar, que dicha addenda tiene por objetivo reducir la incidencia de accidentes, para lo cual el Concesionario realizará obras destinadas a salvaguardar la integridad de los usuarios y de terceras personas. La ejecución de dichas obras, las cuales no fueron consideradas previamente en el Contrato de Concesión, implica la modificación de las Cláusulas antes mencionadas para poder enmarcalas dentro de las definiciones de “Obras Nuevas” y de “Obras Complementarias”.

I.1 Principales características del Contrato de Concesión

4. Este modelo de Concesión es de tipo oneroso, otorgando al Concesionario la facultad de Explotación de la Infraestructura, el cual prevé el cobro de tarifas de peaje a los usuarios, con la finalidad de financiar las labores de inversión, operación y mantenimiento de la carretera.

5. Las tarifas son fijadas por el contrato y serán reajustadas a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa. A partir de ese momento, el peaje será ajustado anualmente. Para ello, se ha indexado el peaje en un 50% al Índice de Precios al Consumidor de Perú y en un 50% al de Estados Unidos. Actualmente, la tarifa es de S/. 4,62 por eje, lo que resulta en una tarifa con IGV de S/. 5,50.
6. Para efectuar la recaudación del peaje, en el Contrato de Concesión se establece que el Concesionario puede ubicar tres (3) unidades de peaje a lo largo de la Concesión. Las estaciones de peaje actualmente en operación son Chilca, Jahuay e Ica (ver Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1
Ubicación de Unidades de Peaje



Fuente: COVI PERÚ.
Elaboración: GRE de OSITRAN.

7. El 14 de diciembre del 2005, la empresa Concesionaria COVIPERU, remitió al Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), con copia al OSITRAN, la solicitud de aprobación del anteproyecto de la reubicación de la estación de peaje de “Lagunas de Chilca “ Km. 68+550. Mediante Informe N° 019-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación emitió opinión favorable respecto a la procedencia de reubicar la Estación de Peaje de Chilca. Sin embargo, a la fecha no se lha llevado a cabo la reubicación, toda vez que se han presentado problemas para acceder a los terrenos donde se situaría la nueva unidad de peaje.

I.1.1 Compromisos de inversión

8. La inversión estimada para el proyecto asciende a US\$ 192 091310,00, sin incluir IGV. El proyecto esta dividido en actividades preparatorias, primera, segunda y tercera etapa. Las actividades preparatorias se dieron inicio desde la fecha de suscripción del

Contrato. El inicio de ejecución de la primera etapa se dará dentro de los dos años posteriores a la entrega por parte del Concedente de los predios necesarios para su ejecución. En esta etapa se prevé una inversión de US\$ 58 711 900,00 (Ver Cuadro N°3).

9. La segunda etapa, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
 - a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión, el tráfico promedio anual por las Unidades de Peaje registrado durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión, se iniciarán las Obras correspondientes al Modulo B de la segunda etapa (ver Cuadro N° 2).
 - b) Al inicio del año 17 de la Concesión, si el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 de la Concesión alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, en cuyo caso se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
 - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la Sociedad Concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras a US\$ 9'000,000 dólares, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
 - c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión. En este caso, el plazo de Concesión se ampliará a 32 años.
 - c.2) No realizar las Obras correspondientes a la Segunda Etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión y, el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19 de la Concesión. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la Cláusula 14.12.
10. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de Unidades de Peaje de la Concesión durante dos (2) años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más, siempre que esto ocurra a más tardar cinco (5) años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las Obras de la Segunda Etapa (Ver Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2 Descripción de las Obras

Etapa	Inversión Miles US\$ (Sin IGV)	Obras
<u>Preparatoria</u> Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato	12,354.4	<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto 72.70 Kms. Autopista existente tramo Puente Pucusana - Cerro Azul * Puesta a punto entre las progresivas 94+400 y 148+995 (Pisco - Guadalupe) * Construcción de una calzada de la autopista entre las progresiva 0+000 y 1+000 y dos calzadas entre las progresivas 1+000 y 1+600 * Construcción del intercambio vial Cerro Azul * Construcción de dos unidades de peaje por reubicación de Hawai y Guadalupe
<u>Primera</u> Dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios	58,711.9	<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto Pampa Clarita - Chinchá Alta * Construcción de la primera calzada de la autopista entre el intercambio de Cerro Azul y Pampa Clarita * Construcción de puentes sobre los ríos Cañete, río Chico, Matagente en Chinchá y río Pisco y sobre la quebrada Tambo de Mora * Construcción de tres Intercambios viales; en Chinchá Alta, Pampa Clarita y San Andrés * Construcción de seis pasos a desnivel en: uno en Cochahuasi, tres en Chinchá y uno en Pisco * Construcción de la primera calzada intercambio Chinchá Alta y empalme nuevo trazo en Pisco
<u>Segunda</u> Entre los años 12 y 17 según lo señalado en el anexo II del Contrato de Concesión.	45,456.6	<p style="text-align: center;"><u>Módulo A</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la primera calzada progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada variante PERÚ LNG. * Construcción de la segunda calzada de autopista entre Cerro Azul e intercambio Chinchá Alta * Construcción de un puente en el Río Cañete y dos puentes en la quebrada Topará
	41,222.8	<p style="text-align: center;"><u>Módulo B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la segunda calzada de autopista entre las progresivas 53+386 y 94+500, intercambio Chinchá Alta y empalme nuevo trazo en Pisco * Construcción de un puente sobre los ríos Chico, Matagente, Pisco y en la quebrada Tambo de Mora * Construcción del intercambios viales en Chinchá Alta, San Andrés, Paracas
Total Sin Incluir Etapa III	157,745.7	
<u>Tercera</u> Cuando el promedio de tráfico sea 23 millones de ejes cobrables, a más tardar 5 años antes de la culminación de la concesión.	34,345.6	<ul style="list-style-type: none"> * Construcción segunda calzada empalme nuevo trazo - Guadalupe, entre las progresivas 94+500 y 148+995
Total incluyendo Etapa III	192,091.3	

Fuente: Contrato de Concesión (Anexo II)
Elaboración: Gerencia de Regulación

11. Adicionalmente, por medio del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra obligado a realizar labores de conservación y mantenimiento de la infraestructura (incluyendo las unidades de peaje) desde la toma de posesión de los derechos de la explotación, según los parámetros establecidos en el Anexo I.

12. Al respecto, en octubre del 2005, COVI PERÚ suscribió con la empresa Construcción y Administración S.A.C un Contrato de Mantenimiento de Infraestructura Vial. Dicho contrato establece que Construcción y Administración S.A.C prestará servicios de trabajo de conservación y mantenimiento de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul- Ica. El plazo de ejecución de los trabajos será igual al plazo del Contrato de Concesión.

I.1.2 Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS)

13. En el transcurso del año 2007 se iniciaron los siguientes PAS a la Empresa Concesionaria.

PRIMER PAS:

14. Mediante oficio N° 2584-07-GS-OSITRAN, recibido el 10 de Octubre de 2007, OSITRAN notificó al Concesionario el inicio de un procedimiento administrativo sancionador, de acuerdo a lo establecido en el artículo 66.3 del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) de OSITRAN, y en base al informe N° 468-07-GS-OSITRAN, el hallazgo de presunto incumplimiento se sustentó en lo siguiente:

- Durante la ejecución de la obra de puesta punto del sub tramo 6: Empalme San Andrés – Guadalupe, la Sociedad Concesionaria no ha seguido las indicaciones y recomendaciones aplicables contenidas en el Capítulo IV del “Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras” (Dispositivos de Control del Tránsito a través de Zonas de Trabajo), aprobado por Resolución Ministerial N° 210-2000 MTC/15.02. Cabe precisar, que el Contrato de Concesión hace referencia al cumplimiento de estos dispositivos.
- En la inspección no programada realizada el 09 de julio del 2007, se verificó evidencia de incumplimiento de las disposiciones contenidas en El Manual, según consta en el Acta N° 56-07 Inspección – Inversiones. En particular, las señales en la zona de trabajo no estaban montadas en soportes portables y no se encontraron señales preventivas al inicio de la zona de trabajo ni lámparas de destellos; asimismo, las características de las señales no correspondían a las recomendadas en el referido dispositivo, y finalmente el sub tramo 6 estuvo abierto al tránsito cuando aún faltaban trabajos de señalización horizontal y vertical.
- Por otro lado, la Sociedad Concesionaria no había cumplido con presentar al supervisor de obras, el plan de Tránsito Provisorio correspondiente a la obra de puesta a punto del sub tramo 6: Empalme San Andrés – Guadalupe, de acuerdo a lo previsto en la cláusula 6.13 del contrato de concesión.

15. En ese sentido, se inició un procedimiento administrativo sancionador a la Sociedad Concesionaria por haber supuestamente incurrido en incumplimiento de las cláusulas 6.11, 6.13 y 6.14 del Contrato de Concesión del tramo vial Puente Pucusana -Cerro Azul – ICA, en la ejecución de la obra de puesta a punto del sub tramo 6: Empalme San Andrés-Guadalupe.

SEGUNDO PAS :

16. El 24 de Octubre del 2007, se notificó el procedimiento administrativo sancionador debido al presunto incumplimiento contractual a la Cláusula 8.19 párrafo nueve (9) del Contrato de Concesión con la Empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVIPERU). Así, en base al informe N° 491-07-GS-OSITRAN, se notifica a COVIPERU que el hallazgo de presunto incumplimiento se sustenta en lo siguiente:

- Considerando la información remitida por la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. y la información reportada por la Corporación Financiera de Desarrollo S.A., en el periodo de enero 2006 a setiembre de 2007, respecto de los ingresos obtenidos por peaje y los depósitos realizados al fondo fideicometido que se hace referencia en la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, se afirma que la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. había cumplido con realizar el

depósito de dinero al fideicomiso tal como se establece en la cláusula 8.19, octavo (8) párrafo.

- No obstante ello, la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A., había incumplido la obligación contractual contenida en la cláusula 8.19, noveno (9) párrafo, respecto a la fecha de realización de los depósitos al fideicomiso en los meses de marzo del 2006 y marzo del 2007.

17. Por lo tanto, se decidió iniciar un procedimiento administrativo sancionador al Concesionario por haber realizado los depósitos fuera del plazo establecido en el Contrato de Concesión, para los meses de marzo del 2006 y marzo del 2007.

TERCER PAS:

18. El 28 de Noviembre del 2007, se notificó el procedimiento administrativo sancionador debido al presunto incumplimiento de Obligaciones – Incumplimiento de Condiciones del Tránsito durante la ejecución de la Puesta a Punto del Subtramo 4: Pampa Clarita – Intercambio Chincha. Así, en base al informe N° 537-07-GS-OSITRAN, se notifica a COVIPERU que el presunto incumplimiento se sustenta en:

- Las cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul – ICA, establecen las “Condiciones del Tránsito” que deben ser cumplidas por la Sociedad Concesionaria mientras ejecute la construcción de las obras de la concesión.
- Durante la ejecución de la obra de puesta a punto del sub tramo 4: Pampa Clarita – Intercambio Chincha Alta, cuya ejecución se ha iniciado el 20 de setiembre de 2007, la Sociedad Concesionaria no ha seguido las indicaciones y recomendaciones dadas por la supervisión de obra en lo referente al pintado de las marcas en el pavimento.
- Asimismo, la Sociedad Concesionaria abre al tránsito el sub tramo 4 con la calzada sin la señalización horizontal concluida, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios que transitan por dicha vía.
- Cabe precisar, dado que no es posible interrumpir el tráfico vehicular, resulta inevitable efectuar el pintado de las marcas en el pavimento dentro de las 24 horas de terminada la colocación de la carpeta asfáltica caliente.

19. A partir de estos hechos, se decide iniciar un procedimiento administrativo sancionador a la Sociedad Concesionaria por haber supuestamente incurrido en incumplimiento de las cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión durante la ejecución de la obra de puesta a punto del sub tramo 4: Pampa Clarita – Chincha Alta.

20. A diciembre del 2007 los Procedimientos Administrativos Sancionadores iniciados a COVIPERU S.A anteriormente detallados se encuentran en trámite.

I.1.3 Tasa de retribución y pagos a organismos públicos

21. De acuerdo a la cláusula 8.19 del contrato de Concesión COVI PERÚ, deberá pagar al Concedente a través del Regulador una retribución (denominada Fondo Vial) ascendente a:

- Uno por ciento (1%) desde la Fecha de Suscripción del Contrato hasta la fecha de culminación de la obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión,
 - Diciocho punto setenta y uno por ciento (18,61%) de sus ingresos mensuales por concepto de peaje a partir de la culminación de las Obras de la Primera Etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la concesión y hasta la finalización del contrato.
22. Por otra parte de acuerdo a lo establecido en el sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el Concesionario desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión hasta la fecha de entrega de la Garantía de Fiel cumplimiento de Construcción de Obras la Empresa Concesionario deberá depositar directamente a un fideicomiso el 17,81% de los ingresos recaudados por concepto de peaje. Este fondo fideicometido tiene como finalidad garantizar que dichos recursos sean destinados a la correcta ejecución de obras de la Concesión.
23. Durante el año 2007, el Concesionario pagó S/. 614 mil por concepto de Retribución al Estado.
24. Asimismo, el Concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:
- Aporte por Regulación: equivalente al 1% de los ingresos totales facturados por la Empresa Concesionaria, que incluye los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales, que sean prestados directamente por el Concesionario (Artículo 14 de la Ley N° 26917). El pago a OSITRAN por concepto de tasa de regulación fue de S/. 690 mil.
 - Pago por supervisión de obras: El Regulador a costa de la sociedad concesionario deberá pagar los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. El monto a pagar por el Concesionario no podrá ser superior al 2% de la Inversión Proyectada Referencial. El pago por supervisión de obras deberán ser depositados por el Concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin.

II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2007

II.1 Tráfico de Vehículos

25. Durante el año 2007, el número de vehículos que transitó por ésta vía fue de 4,26 millones, lo cual equivale a 10,22 millones de ejes. Fueron los vehículos ligeros los que presentaron mayor tráfico de unidades durante los cuatro trimestres del año, con un 45,7% del total. Asimismo, los vehículos pesados de 2 y 3 ejes representaron el 18,4% y 14,7%, respectivamente.
26. De otro lado, los periodos con mayor afluencia de tráfico corresponden al primer y último trimestre, ello en razón de la existencia de estacionalidad en el tráfico de vehículos ligeros y, en menor medida, de vehículos pesados de 2 ejes durante la temporada de verano. Asimismo, el grupo de vehículos pesados de más de 3 ejes presentó una tasa trimestral de crecimiento creciente a lo largo del año, con 1%, -2% y 23% para los trimestres II, III y IV, respectivamente.

Cuadro N° 3
Tráfico Total 2007 por trimestre
(unidades y ejes)

Unidades								
Trimestre	Ligeros	2 Ejes	3 Ejes	4 Ejes	5 Ejes	6 Ejes	7 Ejes	Total
I	646,956	206,901	155,344	39,573	66,516	101,882	991	1,218,163
II	419,934	189,366	158,073	37,395	67,716	103,720	1,067	977,271
III	378,517	176,344	145,483	37,059	67,486	107,839	1,187	913,915
IV	502,411	210,507	169,536	44,144	83,519	141,734	1,486	1,153,337
Total	1,947,818	783,118	628,436	158,171	285,237	455,175	4,731	4,262,686

Ejes								
Trimestre	Ligeros	2 Ejes	3 Ejes	4 Ejes	5 Ejes	6 Ejes	7 Ejes	Total
I	646,956	413,802	466,032	158,292	332,580	611,292	6,937	2,635,891
II	419,934	378,732	474,219	149,580	338,580	622,320	7,469	2,390,834
III	378,517	352,688	436,449	148,236	337,430	647,034	8,309	2,308,663
IV	502,411	421,014	508,608	176,576	417,595	850,404	10,402	2,887,010
Total	1,947,818	1,566,236	1,885,308	632,684	1,426,185	2,731,050	33,117	10,222,398

Fuente: COVI PERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

27. Los vehículos ligeros representan el 45,7% del total, mientras los vehículos pesados equivalen al 54,3%. Sin embargo, si se considera el número de ejes, los vehículos ligeros tan sólo representan el 19,1%, mientras que los vehículos pesados representan el 80,9% restante.

Cuadro N° 4
Tráfico Total por trimestres según tipo de Vehículo
(en miles de unidades y ejes)

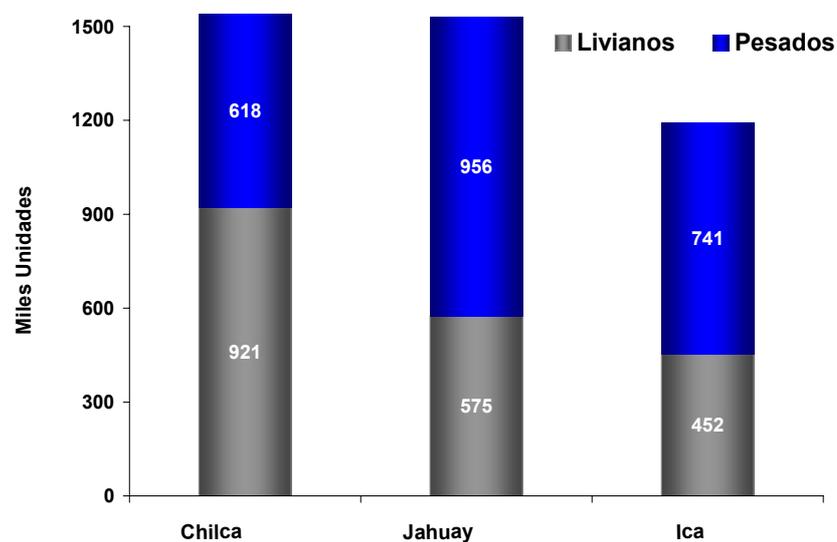
Trimestre	Livianos	Pesados	Ejes Pesados
I	647	571	1,989
II	420	557	1,971
III	379	535	1,930
IV	502	651	2,385
TOTAL	1,948	2,315	8,275

Fuente: COVI PERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

28. La principal estación de peaje de la Concesión es Chilca. Durante el año 2007, circuló por este peaje el 36,1% del tráfico (medido en unidades). Este fenómeno se explica por principalmente por su proximidad a la capital, la capacidad de producción que tiene el valle de Cañete -ubicado entre los peajes de Chilca y Jahuay-, lo cual le permite generar importantes volúmenes de carga.
29. Asimismo, el tráfico de vehículos livianos registrado en la estación de peaje de Chilca durante el primer trimestre del año representó el 71,3% del total de vehículos livianos registrados en dicho trimestre, así como el 42,3% del tráfico anual de vehículos livianos. Este alto nivel de tráfico se debe a que la única vía de transporte hacia de los balnearios del sur de Lima es la Red Vial N° 6.

Gráfico N° 2
Tráfico por Estación de Peaje
(miles de unidades)



Fuente: COVI PERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

30. Por otro lado, la estación peaje de Chilca posee la mayor participación de vehículos ligeros, respecto del total de vehículos de esta clase (47,3%) y, a su vez, el menor porcentaje de vehículos pesados (26,7%). Entretanto, la estación peaje de Jahuay mostró la mayor participación de tráfico de vehículos pesados, con el 41,3% del total. Por último, en la estación peaje de Ica, los vehículos pesados representaron el 62,1% del tráfico (ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5
Tráfico por tramos
(unidades)

Chilca (Long. 72,7 Km)				
Tipo de Vehículo	Trimestre			
	I	II	III	IV
Pesados	157,168	148,708	141,744	170,771
Livianos	389,575	170,303	130,586	230,608
IMD*	6,075	3,506	2,960	4,363
Jahuay (Long. 94,5 Km)				
Tipo de Vehículo	Trimestre			
	I	II	III	IV
Pesados	230,791	231,422	222,107	271,423
Livianos	143,621	142,108	139,601	149,266
IMD*	4,160	4,105	3,932	4,573
Ica (Long. 54,5 Km)				
Tipo de Vehículo	Trimestre			
	I	II	III	IV
Pesados	183,248	177,207	171,547	208,732
Livianos	113,760	107,523	108,330	122,537
IMD*	3,300	3,129	3,042	3,601

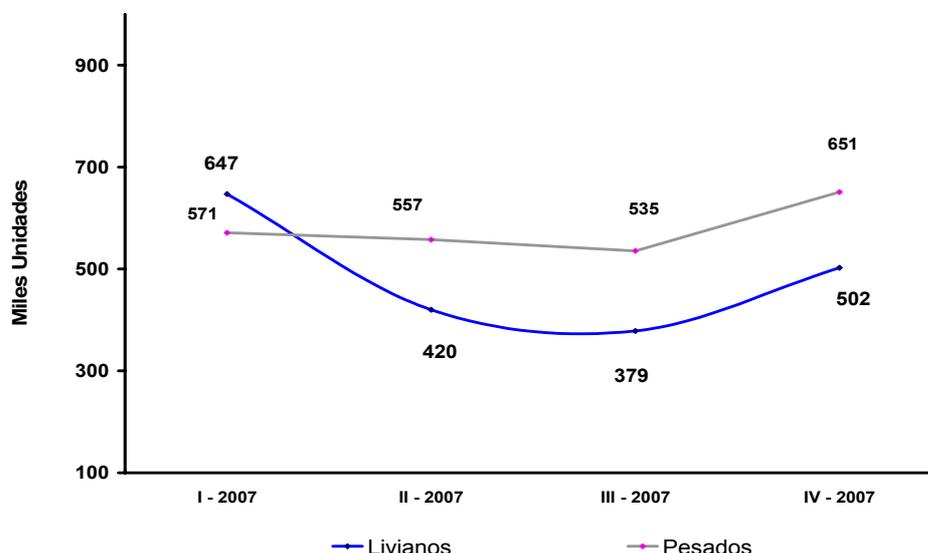
Fuente: COVI PERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

* IMD: Índice Medio Diario

31. Se puede observar que, durante el año 2007, circularon diariamente más vehículos pesados que ligeros, a excepción del primer trimestre del año. En el cuarto trimestre, se observó un crecimiento importante en el número de vehículos ligeros (32,7%) que utilizaron diariamente esta vía. Dicho incremento coincide con un aumento en el tráfico diario de los peajes de Jahuay e Ica de 16,3% y 18,4%, respectivamente.

Gráfico N° 3
Promedio de Vehículos Diarios
 (miles de unidades)



Fuente: COVI PERÚ S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.1.1.1 Índice Medio Diario (IMD)

32. El Índice Medio Diario (IMD) vehicular es un indicador del promedio de vehículos que circulan por la carretera en un día. Durante el año 2007, el IMD ha sido de 11 686 vehículos diarios. Tanto en el segundo como en el tercer trimestre se han observado caídas en el valor del IMD. La caída del segundo trimestre fue bastante más significativa que la del tercer trimestre, explicándose principalmente por el alto nivel de tráfico de vehículos livianos registrado durante la temporada de verano.
33. Por otro lado, el mayor crecimiento del IMD se dio en el último trimestre del año, lo que estaría explicado por la mayor afluencia de tráfico que se registró al inicio de la temporada de verano.

Cuadro N° 6
Comportamiento del IMD 2007

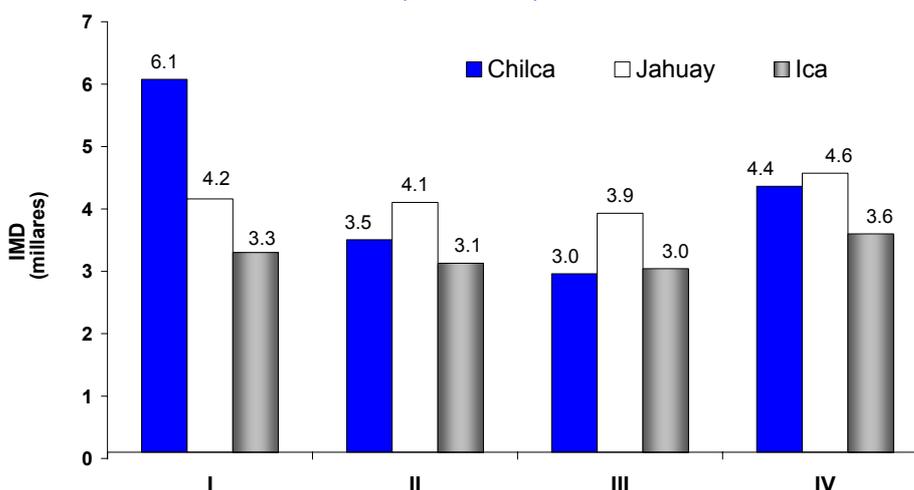
Periodo	Pesados		Livianos		Total	
	IMD	Var %	IMD	Var %	IMD	Var %
I	6,347	-10.9%	7,188	29.5%	13,535	6.8%
II	6,125	-3.5%	4,615	-35.8%	10,739	-20.7%
III	5,820	-5.0%	4,114	-10.8%	9,934	-7.5%
IV	7,075	21.6%	5,461	32.7%	12,536	26.2%
Anual	6,342		5,345		11,686	

Fuente: COVI PERÚ S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

34. El Gráfico N° 4 nos muestra el desenvolvimiento del IMD por peaje. En ese sentido, se observa que los peajes de Jahuay e Ica carecen de una estacionalidad marcada en su nivel de tráfico, manteniendo una tasa de variación promedio de 6,7% y 6,1%,

respectivamente. De otro lado, el peaje de Chilca presenta una variación promedio de – 3,1%, que se explica por la disminución de vehículos pesados respecto al cuarto trimestre de 2006. Asimismo, el tráfico registrado en Chilca muestra una mayor volatilidad, debido a la estacionalidad de la temporada de verano, para los vehículos livianos.

Gráfico N° 4
IMD por trimestre según Estación de Peaje
(vehículos)



Fuente: COVI PERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.1.1.2 Ingreso Medio por Vehículo

35. El Ingreso Medio por Vehículo se calcula dividiendo el total de ingresos, netos de IGV, entre el total de vehículos que transitan por la carretera. Durante 2006, el ingreso medio por vehículo fue de S/. 16,16. A su vez, se observa una tendencia creciente de este índice a partir del inicio del año. Este incremento se explica, en parte, por la uniformización en el cobro de la tarifa a los vehículos pesados, eliminando la diferencia entre la tarifa cobrada a los vehículos formales e informales, pues los vehículos formales pagaban una tarifa menor a la establecida en el contrato.
36. Si bien la cantidad de vehículos registrados en los trimestres II y III fue baja, la cantidad de vehículos de 4, 5, 6 y 7 ejes –vehículos que pagan los mayores peajes- aumentó a lo largo del año. Este factor, asociado a una eficiencia creciente del Concesionario en el cobro de peajes, explica la tendencia al alza en el Ingreso Medio por Vehículo.

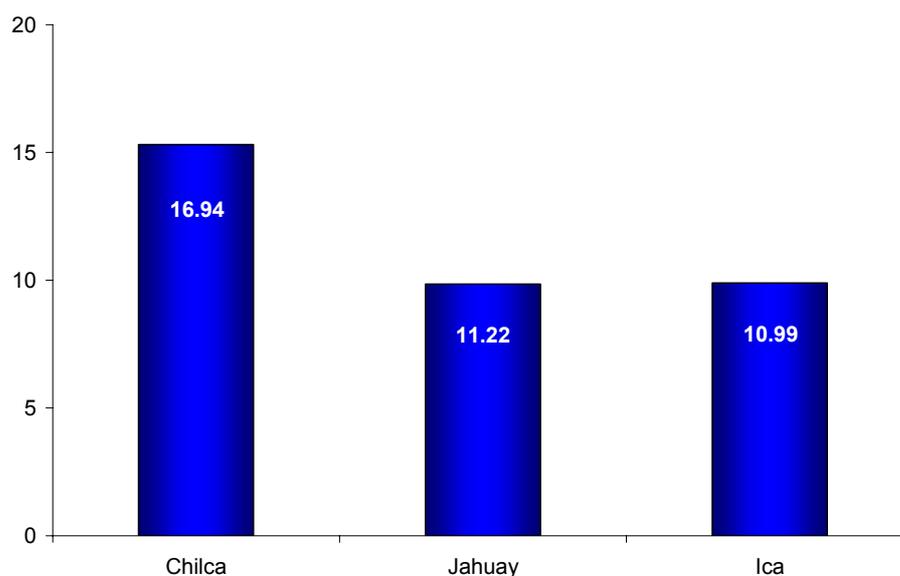
Cuadro N° 7
Ingreso Medio por Vehículo
(miles de S/.)

Período	Ingreso Total Millones s/.	# Vehículos Millones de Unids	IME*Vehículo		IME*vehículo*km	
			S/.	US \$	S/.	US \$
I	16.38	1.22	13.45	4.22	0.061	0.019
II	14.18	0.98	14.51	4.58	0.065	0.021
III	13.58	0.91	14.85	4.71	0.067	0.021
IV	24.74	1.15	21.45	7.15	0.097	0.032
Total	68.87	4.26	16.16	5.17	0.073	0.023

Fuente: Estados financieros Auditados – COVI PERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

37. La estación de Chilca presenta el mayor nivel de ingreso medio desde el primer año calendario de la Concesión (S/. 15,31), en relación a los peajes de Jahuay e Ica. Ello responde, al mayor nivel de tráfico que presenta el tramo hacia Chilca, tanto de vehículos ligeros (debido a movilización hacia los balnearios del sur de Lima), como de vehículos pesados (debido a movilización de productos agrícolas provenientes de los valles de Cañete y Chincha).

Gráfico N° 5
Ingreso Medio según Peaje: 2007
(en Nuevos Soles)



Fuente: COVI PERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2 Actividades de Mantenimiento y Construcción

38. Durante el año 2007 se realizó satisfactoriamente la ejecución del avance de los trabajos de rehabilitación del pavimento en el tramo San Andrés - Guadalupe, que permitió la mejora de los índices de servicibilidad de la carretera. Los materiales utilizados cumplieron con las características requeridas para los trabajos realizados, según las especificaciones y normas vigentes para la rehabilitación de carreteras. Asimismo, se devolvió las dimensiones, niveles y se logró mejorar la capacidad estructural de las bermas mediante el bacheo.

39. El 15 de agosto a las 18:45 horas ocurrió un terremoto con epicentro en el departamento de Ica ocasionado la restricción parcial de tránsito. Ello fue informado al MTC y al OSITRAN. Los gastos por daños de terremoto ascendieron a S/. 11,3 millones.
40. Como consecuencia del terremoto, varios sectores de la carretera concesionada se vieron afectadas. Es así, que los tramos más afectados estuvieron ubicados entre el Km. 187 y Km. 234. Asimismo, el Pte. Huamani ubicado en el Km. 227 sufrió serios daños.
41. Los daños producidos por el terremoto se encuentran detallados a continuación:
- En las zonas ubicadas a media ladera se produjo un deslizamiento en la parte de relleno, ocasionando asentamientos en la plataforma (zona de Jahuay).
 - En las zonas de relleno completo, ubicadas en las zonas pantanosas (bofedales), se produjo un fenómeno de licuefacción de suelo. Ello ocasionó el asentamiento de la plataforma y agrietamiento mayor.
 - Asimismo, se produjo el colapso total de dos alcantarillas de concreto armado, ello producido por el asentamiento del relleno de material clasificado que sostenía.
 - También, se comprometió la estabilidad del muro de contención ubicado en el Km. 79+800 en la longitud de 50 metros, lo cual ocasionó un colapso total en una longitud de 12 metros. Dicho muro de contención tiene como función garantizar la estabilidad de la vía en la autopista Pucusana-Cerro Azul en el sentido sur a norte.
 - Mención particular merece el puente Huamaní el cual sufrió el colapso del estribo sur, de la viga diafragma, del confinamiento lateral de vigas principales en el estribo N° 2 en ambos sentidos y el colapso de las barandas de concreto de armado; asimismo, dicho puente sufrió el desplazamiento lateral del segundo tramo de la viga Gerber.
42. Ante los daños producidos, se estableció un cronograma de trabajo¹ para la rehabilitación de dichos siniestros. En dicho cronograma, se programó la reparación del Puente Huanamí para el periodo septiembre 07- noviembre 07; asimismo, se estableció la reconstrucción de alcantarillas para el periodo octubre 07 – enero 08. Por último se programó la reconfiguración de plataformas para el periodo octubre 07 – marzo 08.
43. Es necesario mencionar, que a diciembre del año 2007 se culminó con la reparación del Puente Huamaní, así como la rehabilitación del muro de contención dañado por el terremoto.
44. Cabe precisar, que una vez sucedido el terremoto la transitabilidad fue restablecida parcialmente a las 6 horas del siniestro y la transitabilidad plena a las 24 horas.
45. Adicionalmente el MTC dispuso la no cobranza del peaje en los siguientes periodos:
- Del 17 de agosto 00:00 Hrs al 21 de agosto 00:00Hrs
 - Del 21 de agosto 21:00 Hrs al 28 de agosto 00:00 Hrs

¹. Carta enviada por COVI, en noviembre 2007.

- Del 28 de agosto 00:00 Hrs. al 04 de setiembre 00:00 Hrs: para vehículos pesados que llevaban ayuda.
46. Es necesario mencionar, que de acuerdo a la Sección X del Contrato de Concesión, la Empresa Concesionaria se encuentra obligada a contratar, durante todo el periodo de la concesión, seguros de conformidad a lo establecido en dicha sección. En ese sentido, la Cláusula 10.2 literal d) establece que el Concesionario se encuentra obligado a contratar un seguro adicional a la cobertura básica (“A”), que cubra eventos catastróficos como terremotos, entre otros.
 47. En tal sentido, y toda vez que en el momento de ocurrido el siniestro, la Póliza de Obras Civiles Terminadas Nro 3351-500012 contratada entre la Empresa Concesionaria y Rimac Seguros se encontraba vigente². Los daños generados por el terremoto del 15 de agosto, han sido cubiertos por dicho seguro.
 48. Cabe mencionar, que a diciembre del año 2007, la empresa aseguradora ha realizado dos liquidaciones de pago a cuenta. La primera liquidación, con fecha 24 de agosto del 2007, fue girada a la Empresa Concesionaria por concepto de adelanto a cuenta de la indemnización total y definitiva, por el importe de US\$ 500 000 (quinientos mil dólares americanos). La segunda liquidación de pago a cuenta se efectuó el 19 de octubre de 2007, con un importe de US \$ 1 000 000 (un millón de dólares americanos).
 49. Al respecto, es necesario precisar que a diciembre del año 2007 el Concesionario continuó coordinando con la Compañía aseguradora la culminación del proceso de reconocimiento de las coberturas contratadas. Por tal motivo, a la fecha aún no se ha elaborado el Informe ajustador, ni la Valorización de daños ni la Liquidación de Pago definitiva.
 50. Por otro lado, y en relación a las obras realizadas por el Concesionario debemos señalar que en el mes de setiembre se iniciaron las actividades de puesta a punto del tramo Pampa Clarita – Chinchá Alta, entre los Km. 182+000 y 187+085. En dicho tramo se realizó el fresado de la carpeta asfáltica, el cual consiste en el retiro de la parte superficial dañada para luego proseguir con la colocación del refuerzo del pavimento y señalización horizontal., teniéndose previsto la culminación de esta obra en los primeros meses del año 2008
 51. Adicionalmente, la empresa concesionaria ha realizado los trabajos de mantenimiento rutinario como la limpieza de calzada y bermas, la limpieza de derrumbes menores, limpieza y mantenimiento de señales verticales, reposición de guardavías, mantenimiento de hitos delineadores, tratamiento de fisuras, parchado de calzada y siembra de árboles.
 52. En el mes de diciembre la Empresa Concesionaria continuó con las actividades de puesta a punto del tramo Pampa Clarita-Chinchá Alta que corresponden a la primera etapa de construcción. Debido a dichos trabajos, se ha venido restringiendo temporalmente (minutos) el tránsito entre los Km 155+000 y 179+000.
 53. Los gastos de mantenimiento de la red vial, que incluye el mantenimiento de los tramos Pampa Clarita – Chinchá Alta y San Andrés – Guadalupe, ascendieron a S/. 17,5 millones durante el 2007.

² Dicha póliza fue vigente entre el 23 de setiembre de 2006 al 23 de setiembre de 2007.

II.3 Accidentes

54. El número de accidentes registrados en el 2007 ha sido de 296. La mayor cantidad de ellos se registró en el primer trimestre del año, lo cual coincide con el inicio de la temporada de verano y el incremento en el tráfico. A su vez, se puede apreciar que el cuarto trimestre presenta el menor número de accidentes, esto se debería, según lo indicado por el Concesionario, a las medidas de precaución que se tomaron después del terremoto de agosto del 2007.

Cuadro N° 8
Número de Accidentes Registrados durante la Concesión

	I	II	III	IV	Total
Chilca	49	39	53	29	170
Jahuay	26	14	16	27	83
Ica	9	25	5	4	43
Total	84	78	74	60	296

Fuente: COVI PERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

55. Asimismo, la mayor cantidad de accidentes se registró en el peaje de Chilca (170), concentrando el 57,4% del total de accidentes de la carretera bajo Concesión, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 28% y 15,5% de los accidentes registrados, respectivamente. El alto nivel de concentración de accidentes en el tramo Chilca – Jahuay obedece al alto nivel de tráfico que presenta el mismo (1,5 millones de unidades vehiculares en el año).

II.4 Indicadores Financieros

II.4.1 Balance General

56. Como se señaló anteriormente, de acuerdo al sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, desde la fecha de suscripción del Contrato hasta la fecha de entrega de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, el Concesionario debe depositar el 17,61% de los ingresos mensuales percibidos por peaje. A diciembre del 2007, el monto transferido por dicho concepto ascendió a S/. 1 029. La administración de dicho fideicomiso esta a cargo de COFIDE.
57. En setiembre del año 2007, finalizó la etapa en la que el Concesionario tenía la obligación de efectuar las transferencias de dichos fondos.
58. La inversión en Intangibles representó casi el 47% de los activos totales que tiene la Concesión. Esto se debe a que en esta cuenta se registraron tanto los costos y amortizaciones de los derechos de concesión, como los actos preparatorios de la licitación pendientes del año 2005. El contrato de la Red Vial 6, Puente Pucusana-Cerro Azul –ICA, establece en su Cláusula 3.3 que el Concesionario debe abonar a la agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION doce (12) cuotas de US\$ 184,6 (en miles), por concepto de actos preparatorios a la licitación.
59. Durante el 2006, la compañía desembolsó un monto de US\$ 1 240 mil (equivalente a S/. 4 092 mil). Al 31 de diciembre del 2007 y 2006, la compañía no tiene saldo por pagar a PROINVERSION.

Cuadro N° 9
Balance General a Diciembre del 2007
(miles de S/.)

ACTIVO	Año 2007	Año 2006	PASIVO	Año 2007	Año 2006
Activo corriente			Pasivo corriente		
Caja y Bancos	41,309	13,139	Cuentas por pagar comerciales	15,581	5,617
Cuentas por cobrar a vinculadas	217	0	Cuentas por pagar al Estado Peruano	5,988	6,394
Otras cuentas por cobrar existencias	2,457	28	Cuentas por pagar a Proinversión	0	0
Gastos pagados por anticipado	6	-	Cuentas por pagar a vinculadas	0	13
	402	304	Impuesto a la renta corriente	4,839	1,905
			Otras cuentas por pagar	5,675	496
			Obligaciones Financieras	433	355
Total Activo corriente	44,391	13,471	Total Pasivo Corriente	32,516	14,780
Instalaciones, Maquinarias y Equipo Neto	4,007	4,029	Deuda Largo Plazo	429	333
Intangibles Netos	42,956	34,735	Impuesto a la renta y participación de los trabajadores diferido	4,866	5,070
			TOTAL PASIVO	37,811	20,183
			PATRIMONIO		
			Capital Social	22,754	16,442
			reserva legal	3,079	-
			Resultado del periodo	27,710	15,610
			TOTAL PATRIMONIO	53,543	32,052
TOTAL ACTIVO	91,354	52,235	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	91,354	52,235

Fuente: Estados Financieros Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.4.2 Estado de Ganancias y Pérdidas

60. A diferencia de otras Concesiones Viales⁴, en el caso de la Concesión de la Red Vial 6, la totalidad de sus ingresos provinieron de la recaudación de peajes. El monto total recaudado fue de S/. 70,9 millones, registrándose un promedio mensual de S/. 5,9 millones.
61. Como se señaló anteriormente, la estación de peaje ubicada en Chilca logró el mayor volumen de ingresos, con una participación sobre los ingresos totales de 41%. Por su parte, la estación de Jahuary fue la segunda en importancia, con un 27,3% de participación.
62. Los costos de operación representaron el 58% de los ingresos de la Concesión. La mayor parte de los costos (43,9%) tuvo su origen en el mantenimiento y conservación de la Red Vial. Para estas labores, el Concesionario suscribió desde octubre del 2005, un contrato con la empresa Construcción y Administración S.A.C. El 28,3% de los costos se dieron por gastos de daños de terremoto, que incluye todos los servicios necesarios efectuados por la compañía para rehabilitar parte de la red vial afectada por el desastre natural ocurrido el 15 de agosto del 2007.
63. Durante el año 2007, los gastos administrativos bordearon el 9,75% de los ingresos de la Concesión. Las cargas de personal representaron el 27,2% de dichos gastos, mientras que la retribución al Estado alcanzó el 9,14%. COVI PERÚ pago a OSITRAN S/. 690 miles por concepto de tasa regulatoria, y S/. 614 miles por concepto de Retribución al Estado.

⁴ Tales como Concar y las concesiones viales cofinanciadas.

Cuadro N° 10
Estado de Ganancias y Pérdidas
(miles de S/.)

Rubros	Año 2007	Año 2006
Ingresos	68,869	50,439
Chilca	28,213	23,568
Jahuay	18,774	15,068
Ica	14,366	11,803
reintegro de tarifa	7,516	-
Costo de Operación	-39,964	-29,842
Utilidad Bruta	28,905	20,597
Gastos Operacionales	-6,716	-4,264
Gastos de administración	-6,716	-4,264
Utilidad Operativa	22,189	16,333
Otros Ingresos (Gastos)	433	91
Ingresos financieros	2,012	1,854
Gastos financieros	-1,575	-1,844
Otros gastos	-4	81
Utilidad antes de Impuesto a la Renta	22,622	16,424
Participación de los Trabajadores	-1,111	-844
Impuesto a la renta	-6,332	-4,812
Utilidad Neta del Período	15,179	10,768

Fuente: Estados Financieros Auditados
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.4.3 Indicadores Financieros

64. El Margen Operativo de COVI PERÚ, equivalente a la utilidad operativa entre los ingresos, fue de 32,2%; mientras que el margen neto, equivalente a la utilidad neta entre los ingresos, fue de 22%. La diferencia entre el margen neto y el margen bruto se explica, en su mayor parte, por el pago de impuestos y la participación de los trabajadores. Además, cabe recalcar que los gastos financieros fueron cubiertos en su totalidad por los ingresos financieros.
65. De otro lado, observando el ratio de liquidez (Activo Corriente / Pasivo Corriente), que fue de 1,37; se desprende que el Concesionario tuvo una capacidad de pago de corto plazo aceptable, ya que cubre sus deudas del corto plazo.
66. La rentabilidad sobre el patrimonio fue de 28,3%, mientras que la rentabilidad sobre los activos, de 16,6%. Ambos indicadores muestran niveles elevados de rentabilidad para la empresa.

67. El ratio Pasivo Total / Patrimonio Total para el año 2007 fue de 0,706. Esto demuestra que la empresa tiene un adecuado nivel de solvencia para afrontar compromisos de largo plazo.

Cuadro N° 11
Indicadores Financiero COVI PERÚ

Indicadores	Año 2007	Año 2006*
Margen Operativo	0.322	0.324
Utilidad Neta / Ventas	0.220	0.213
Activo Cte / Pasivo Cte	1.365	0.911
Pasivo / Patrimonio	0.706	0.630
Utilidad Neta / Patrimonio	0.283	0.336
Utilidad Neta / Activos	0.166	0.206

Fuente: Estados Financieros Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS

III.1 Consideraciones Contractuales

68. El Contrato de Concesión establece que la tarifa a partir de la Toma de Posesión del Derecho de Explotación, y hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, deberá ser de S/. 4,62 por eje más IGV y otros aportes de Ley que el Estado pueda imponer, dentro de los cuales no se incluyen los aportes por regulación.
69. Una vez que las obras de la Primera Etapa sean aprobadas, se podrá cobrar una tarifa de US\$ 1,5 al tipo de cambio vigente a dicha fecha más el importe correspondiente al Impuesto General a las Ventas y otros Aportes de Ley. Asimismo, las tarifas de peaje podrán ser reajustados en forma ordinaria cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente mecanismo (cláusula 8.17):

$$Peaje = \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_t}{CPI_0} \right) \times TC_t \right] + \left[(US\$1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_t}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

70. De producirse una variación de más del 10%, se podrá solicitar a OSITRAN un reajuste extraordinario, que se calculará incorporando en la primera parte de la fórmula el tipo de cambio del día en que se produzca el reajuste extraordinario.

III.2 Tarifas Aplicadas durante el 2007

71. Las tarifas cobradas en las estaciones de peaje a partir del 12 de mayo de 2006 fueron de S/. 4,62 por eje, para el caso de los vehículos ligeros⁵ y pesados, más el Impuesto General a las Ventas de 19%.
72. Hasta el 12 de mayo de 2006, el Concesionario cobró tarifas diferenciadas por iniciativa del Concedente. Es así que, en el caso de los vehículos pesados “formales” se aplicó una tarifa especial⁶ de S/. 3,16 (sin incluir IGV) por peaje. De acuerdo con el MTC, el objetivo de esta medida era incentivar la “formalización” de los transportistas de vehículos públicos pesados.
73. Cabe señalar que el 07 de diciembre de 2005, el Concesionario solicitó al MTC la aplicación de la Garantía Tarifaria, tal y como lo precisa la Cláusula 9.9 del Contrato de Concesión. Esta cláusula establece que si, por disposición de cualquier entidad pública o por alguna causa de Fuerza Mayor, se le impidiese al Concesionario cobrar parte (o el integro) del peaje, entonces el Concedente estaría obligado a reconocer la diferencia tarifaria que corresponda.
74. En ese contexto, a partir de mayo del año 2006, se unificó la tarifa de acuerdo a lo establecido en el contrato. De ese modo ya no se estableció diferenciación tarifaria entre vehículos pesados formales e informales.

⁵ En el caso de vehículos ligeros, se considera un eje para el cálculo de la tarifa.

⁶ Durante las primeras semanas de inicio de la Concesión, el Concedente solicitó al Concesionario la aplicación de tarifas menores a las contractuales en el caso de los vehículos pesados. Posteriormente dicha excepción se eliminó para el caso de los vehículos considerados por el MTC como “informales”.

Cuadro N° 12
Tarifas cobradas por eje (inc. IGV)

Categoría Vehicular	Descripción	Tarifas aplicadas
Cat.1	Vehículos livianos	S/. 5.50
Cat.2	Vehículos de 2 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat.3	Vehículos de 3 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat.4	Vehículos de 4 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat.5	Vehículos de 5 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat.6	Vehículos de 6 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat.7	Vehículos de 7 ejes	S/. 5.50 por eje

Fuente: Gerencia de Supervisión – OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

CONCLUSIONES

- i. Durante el año 2007, el tráfico registrado en la Red Vial N° 6 fue de 4,26 millones de vehículos, equivalentes a 10,22 millones de ejes. Los vehículos ligeros representaron un 45,6% del total, mientras que los vehículos pesados de 3 y 6 ejes representaron el 14,7% y 10,7%, respectivamente.
- ii. La principal estación de peaje de la Concesión es Chilca, por donde circuló el 36,1% del tráfico total, medido en vehículos. En dicha estación de peaje la mayor cantidad de vehículos fueron ligeros, lo que se explica por la proximidad a los balnearios del sur. En ese sentido, se observó una fuerte estacionalidad durante la temporada de verano.
- iii. Los vehículos pesados fueron los que representaron la mayor parte del tráfico en las estaciones de peaje de Jahuay e Ica. El primero representó el 41,3% del total de vehículos pesados, mientras que el 62,1% del tráfico registrado en el peaje de Ica fue de vehículos pesados.
- iv. El Índice Medio Diario fue de 11 686 vehículos diarios. La estación de peaje de Chilca fue la que presentó el IMD más alto entre las tres estaciones de peaje, con 4 226 vehículos, mientras que Jahuay e Ica registraron 4 192 y 3 268 vehículos, respectivamente. Mientras que estas dos últimas estaciones mantuvieron un nivel estable a lo largo del año, la estación de peaje de Chilca mostró una alta volatilidad, debido a la estacionalidad observada en el verano.
- v. Las tarifas aplicadas fueron de S/. 4,62 (sin incluir IGV), tanto para vehículos pesados (por eje), como para vehículos ligeros. Sin embargo, hasta el 12 de mayo de 2006, el Concesionario a solicitud del Concedente, cobró a los vehículos pesados formales una tarifa de S/. 3,16 (sin incluir IGV) con el objetivo de incentivar la formalización. Después de esa fecha, se uniformizó la tarifa para los vehículos pesados formales e informales en S/. 4,62 sin IGV.
- vi. El Ingreso Medio por Vehículo para el año 2007 fue de S/. 16,16. Este indicador mostró una tendencia creciente a lo largo del año, lo que se explicó por la uniformización en el cobro de la tarifa a los vehículos pesados, eliminándose la diferencia entre la tarifa cobrada a los vehículos formales e informales.
- vii. Durante el año se culminaron los trabajos de mantenimiento del tramo San Andrés – Guadalupe y se ha iniciado el mantenimiento en el tramo de Pampa Clarita - Chíncha Alta.
- viii. Durante el año 2007 se registraron 296 accidentes, concentrándose el 57,4% de ellos en la garita de Chilca. Esto se explica por el alto nivel de tráfico registrado en el tramo correspondiente.
- ix. El Concesionario pagó al Estado un monto por retribución de S/. 614 mil, mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de Tasa Regulatoria, ascendió a S/. 690 miles.
- x. El 17,61% de los ingresos mensuales del Concesionario (S/. 1 029 miles) se destinó al Fideicomiso administrado por COFIDE, consignado a la ejecución de las obras de la Concesión.

- xi. El Concesionario mostró indicadores financieros positivos, durante el 2007, con un margen operativo (utilidad operativa / ingresos) de 32,2%, y un rendimiento neto de 22%. La rentabilidad sobre el patrimonio ascendió a 28,3%, mientras que la rentabilidad sobre los activos fue de 16,6%.