




**COVIPERÚ**  
 CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

**SERVICIOS EFICIENTES  
 GRATUITOS**

SOLO  
 TELEPASS

EFECTIVO Y  
 TELEPASS

TARETA DA VIZETA  
 LIVIANO  
 S. 11.00 por Unidad  
 PESADO  
 S. 11.00 por Eje

**Informe de Desempeño de  
 la Concesión de la Red Vial  
 N° 6 (Puente Pucusana –  
 Cerro Azul – Ica)**

**2009**

**Gerencia de  
 Regulación**



Evaluación Económica  
de la Concesión de la  
Red Vial N° 6

2009

**Gerencia de  
Regulación**

Abril de 2010

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO.....</b>	<b>5</b>
<b>I. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>7</b>
I.1 Compromisos de inversión .....	8
I.2 Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS) .....	10
I.3 Retribución y pagos a organismos públicos.....	11
I.4 Adendas firmadas.....	12
I.5 Regulación tarifaria.....	12
<b>II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2009 .....</b>	<b>13</b>
II.1 Tráfico de Vehículos .....	13
II.1.1 Índice Medio Diario (IMD) .....	15
II.1.2 Ingreso Medio (IME) .....	16
II.2 Actividades de Construcción y Mantenimiento.....	17
II.2.1 Ejecución de obras.....	17
II.2.2 Actividades de mantenimiento.....	18
II.3 Accidentes.....	19
II.4 Desempeño Financiero.....	21
<b>III. EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS .....</b>	<b>23</b>
<b>IV. PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>23</b>

## ÍNDICE DE CUADROS

<b>Cuadro N° 1:</b> Carretera Red Vial N° 6.....	7
<b>Cuadro N° 2:</b> Descripción de las principales obras a ejecutar - Red Vial N° 6.....	9
<b>Cuadro N° 3:</b> Resumen de los PAS iniciados a COVIPERÚ, a diciembre de 2009 .....	11
<b>Cuadro N° 4:</b> Adendas suscritas con el Concesionario .....	12
<b>Cuadro N° 5:</b> Tráfico trimestral de vehículos – Red Vial N° 6, 2009.....	13
<b>Cuadro N° 6:</b> Tráfico trimestral por tipo de vehículo y estación de peaje, 2009.....	15
<b>Cuadro N° 7:</b> Comportamiento del IMD por tipo de vehículo, 2008-2009 .....	15
<b>Cuadro N° 8:</b> Ingreso Medio (IME) por vehículo y por vehículo-kilómetro, 2009.....	16
<b>Cuadro N° 9:</b> Avance de obras, a diciembre del 2009.....	18
<b>Cuadro N° 10:</b> Número de accidentes registrados según estación de peaje, 2006-2009	19
<b>Cuadro N° 11:</b> Resumen de información financiera – COVIPERÚ, 2007-2009 .....	22
<b>Cuadro N° 12:</b> Tarifas cobradas, 2009.....	23
<b>Cuadro N° 13:</b> Pagos al Estado realizados por el Concesionario.....	24

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico N° 1:</b> Mapa de ubicación de unidades de peaje.....	8
<b>Gráfico N° 2:</b> Tráfico de vehículos por estación de peaje, 2009.....	14
<b>Gráfico N° 3:</b> IMD por trimestre según estación de peaje, 2009.....	16
<b>Gráfico N° 4:</b> Ingreso Medio (IME) por vehículo según estación de peaje, 2009.....	17
<b>Gráfico N° 5:</b> Índice promedio anual de accidentes .....	20
<b>Gráfico N° 6:</b> Índice promedio anual de asistencia médica y mecánica .....	20

## RESUMEN EJECUTIVO

*El objetivo de este documento es presentar el desempeño económico y financiero de la Concesión del tramo Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica, Red Vial N° 6, de la Carretera Panamericana Sur, durante el año 2009.*

*La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVIPERÚ) en septiembre de 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 millones, sin incluir IGV.*

*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 quinto año, hasta el término del periodo de Concesión se pagará el 18,61 % de los ingresos del peaje. Asimismo, la empresa deberá destinar el 1% de sus ingresos totales facturados al aporte por regulación durante todo el periodo de Concesión; así como también, pagar como máximo el 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa para cubrir los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras.*

*Durante el 2009, circularon por la vía un total de 5,2 millones de vehículos, alcanzando un Índice Medio Diario (IMD) de 14 254 vehículos. El mayor volumen de tráfico se registró en la unidad de peaje de Chilca, seguida muy de cerca por la de Jahuay, circulando por dichas estaciones el 36,24% y 36,16% del total de vehículos (ligeros y pesados), respectivamente.*

*El tráfico en la infraestructura vial concesionada muestra un alto nivel de estacionalidad en la temporada de verano, principalmente, para vehículos ligeros en el peaje de Chilca. Cabe señalar que la temporada de verano concentró el 27,8% del tráfico total. Asimismo, el peaje de Chilca posee la mayor participación de vehículos ligeros, con un 46,6% del total de ligeros, mientras que Jahuay mostró la mayor participación de vehículos pesados, con el 42,6% del total de vehículos de esta clase.*

*El ingreso medio por vehículo en el 2009 fue de S/. 17,2. Se observó un comportamiento creciente de este índice del primer al tercer trimestre, para luego mostrar una disminución paulatina en el resto del año, lo cual se explicaría por el mayor tráfico de vehículos ligeros en la estación de Chilca durante la temporada de verano.*

*Durante el 2009, se ha destinado al mantenimiento de la vía un total de S/. 10,5 millones. Este monto fue canalizado de la siguiente manera: S/. 5,9 millones al mantenimiento de la red vial y S/. 4,6 millones para el mantenimiento de vía propiamente.*

*Se ha culminado la construcción del paso a desnivel Santa Bárbara y al intercambio vial Cerro Azul solamente le faltan las partidas de señalización. En ese sentido, a diciembre*

*del 2009, el avance total de la etapa preparatoria es de 99,4%; mientras que el de la primera etapa es del 60,0%.*

*El número de accidentes registrados durante el año fue de 191, lo que significó 45 accidentes más que en el 2008. No obstante, el número de accidentes por cada cien mil vehículos ha presentado un comportamiento decreciente durante el periodo 2006-2009; siendo de 491 accidentes en el 2006 y 191 en 2009.*

*El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 89,6 millones, registrándose un promedio mensual de S/. 7,5 millones. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 45,9% del total.*

*Para el 2009, el importe por concepto retribución al Estado ascendió a S/. 4,6 millones mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de Tasa Regulatoria, ascendió a S/. 788 miles. Asimismo, se destinaron S/. 952 mil al fideicomiso administrado por COFIDE, consignado a la ejecución de las obras de la Concesión.*

*El Concesionario mostró un margen operativo de 33,3%, así como un rendimiento neto también de 33,3%. La rentabilidad sobre el patrimonio ascendió a 27,2%, mientras que la rentabilidad sobre los activos fue de 13,3%.*

*Las tarifas aplicadas fueron de S/. 4,62 (sin incluir IGV), tanto para vehículos pesados (por eje), como para vehículos ligeros (por unidad vehicular).*

## INFORME DE DESEMPEÑO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6: AÑO 2009

### I. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 20 de julio del 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ), 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 de Concesión fue suscrito el 20 de septiembre de 2005, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y COVIPERÚ. El periodo de vigencia es de 30 años; 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 221,7 km de infraestructura, la misma que está comprendida por los tramos señalados en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 1: Carretera Red Vial N° 6**

Subtramo	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

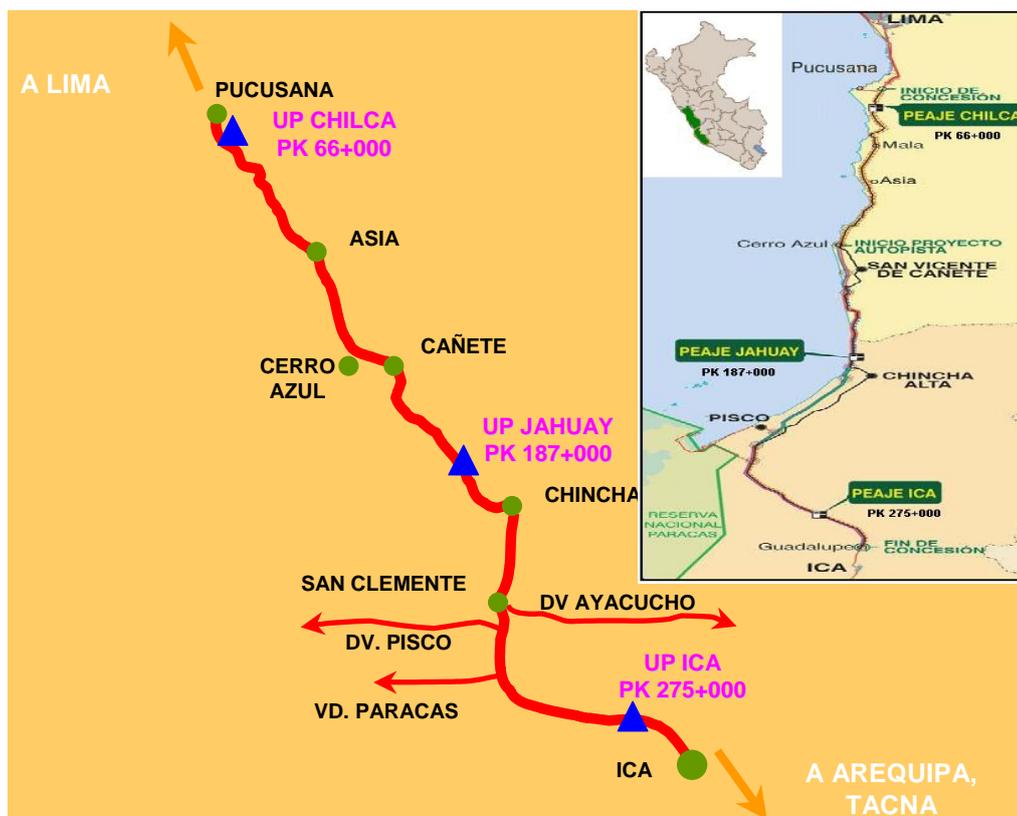
Fuente: Contrato de Concesión (Cláusula 1.5)

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

3. La concesión de la Red Vial N° 6 es de tipo oneroso, otorgando al Concesionario la facultad de explotación de la infraestructura, la 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.
4. Las tarifas fueron 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 en base al Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y al de Estados Unidos (CPI).
5. Para efectuar la recaudación del peaje, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario puede ubicar 3 unidades de peaje. Las estaciones de peaje actualmente en operación son Chilca, Jahuay e Ica (ver Gráfico N° 1).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> El 14 de diciembre del 2005, COVIPERÚ remitió al MTC, con copia a OSITRAN, la solicitud de aprobación del anteproyecto de la reubicación de la estación de peaje "Lagunas de Chilca" Km 68+550. Mediante el Informe N° 019-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación emitió opinión favorable respecto de la solicitud del Concesionario. Sin embargo, a la fecha no se ha 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.

**Gráfico N° 1: Ubicación de unidades de peaje – Red Vial N° 6**



Fuente: COVIPERÚ

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

### I.1 Compromisos de inversión

6. La inversión estimada para el proyecto asciende a US\$ 192 millones, sin incluir IGV. El proyecto está dividido en actividades preparatorias, primera, segunda y tercera etapa. Las actividades preparatorias se iniciaron desde la fecha de suscripción del Contrato. La ejecución de la primera etapa se debe iniciar 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\$ 59 millones (ver Cuadro N° 2).
7. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa 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 registrado por las unidades de peaje 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 Módulo B de la segunda etapa.
  - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión, el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 de la Concesión alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, 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 millones, 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 cuyo 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. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12 del Contrato.
8. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más, siempre que esto ocurra a más tardar 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.

**Cuadro N° 2: Descripción de las principales obras a ejecutar – Red Vial N° 6**  
(En miles de US\$, sin incluir IGV)

ETAPA	OBRAS	INVERSIÓN
<b>Preparatoria</b> Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato.	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Puesta a punto 72,70 Km. Autopista existente, tramo Puente Pucusana - Cerro Azul</li> <li>* Puesta a punto entre las progresivas 94+400 y 148+995 (Pisco - Guadalupe)</li> <li>* Construcción de una calzada de la autopista entre las progresivas 0+000 y 1+000 y dos calzadas entre las progresivas 1+000 y 1+600</li> <li>* Construcción del intercambio vial Cerro Azul</li> <li>* Construcción de dos unidades de peaje por reubicación de Jahuary y Guadalupe.</li> </ul>	12 354,4
<b>Primera</b> Dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Puesta a punto Pampa Clarita - Chincha Alta</li> <li>* Construcción de la primera calzada de la autopista entre el intercambio de Cerro Azul y Pampa Clarita.</li> <li>* Construcción de puentes sobre los ríos Cañete, Pisco, Río Chico y Matagente –los dos últimos ubicados en Chincha–, y sobre la quebrada Tambo de Mora.</li> <li>* Construcción de tres Intercambios viales: en Chincha Alta, Pampa Clarita y San Andrés.</li> <li>* Construcción de seis pasos a desnivel: uno en Cochahuasi, tres en Chincha, uno en Chincha Alta y uno en Pisco.</li> <li>* Construcción de la primera calzada entre las progresivas 53+386 (intercambio Chincha Alta) y 94+400 (empalme Nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco).</li> </ul>	58 711,9
<b>Segunda</b> Entre los años 12 y 16 según lo señalado en el anexo II del Contrato de Concesión.	<p><b>Módulo A</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* 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.</li> <li>* Construcción de la segunda calzada de autopista entre Cerro Azul e intercambio Chincha Alta</li> <li>* Construcción de un puente en el Río Cañete y dos puentes en la quebrada Topará</li> </ul> <p><b>Módulo B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* Construcción de la segunda calzada de autopista entre las progresivas 53+386 y 94+500, intercambio Chincha Alta y empalme Nuevo trazo en Pisco</li> <li>* Construcción de un puente sobre los ríos Pisco, Río Chico, y Matagente, y en la quebrada Tambo de Mora.</li> <li>* Construcción de los intercambios viales en Chincha Alta, San Andrés y Paracas</li> </ul>	45 456,6 41 222,8
<b>Total sin incluir Etapa III</b>		<b>157 745,7</b>
<b>Tercera</b> Cuando el promedio de tráfico sea 23 millones de ejes cobrables, a más tardar 5 años antes de la culminación de la concesión.	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Construcción segunda calzada empalme Nuevo trazo - Guadalupe, entre las progresivas 94+500 y 148+995</li> </ul>	34 345,6
<b>Total incluyendo Etapa III</b>		<b>192 091,3</b>

Fuente: Contrato de Concesión (Anexo II)

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

9. Adicionalmente, el Concesionario se encuentra obligado a realizar labores de conservación y mantenimiento de la infraestructura (incluyendo las unidades de peaje), según los parámetros establecidos en el anexo I del Contrato de Concesión.
10. Al respecto, en octubre del 2005, COVIPERÚ 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.2 Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS)**

11. Desde el principio de la Concesión hasta diciembre de 2009, se han iniciado seis Procedimientos Administrativo Sancionador a la empresa concesionaria. A la fecha, la empresa concesionaria ha cumplido con pagar las multas correspondientes a los 5 primeros PAS; mientras que el sexto PAS iniciado aún se encuentra en trámite.
12. Con respecto al sexto PAS, este fue notificado a COVIPERÚ mediante Oficio N° 2217-09-GS-OSITRAN el 2 de julio de 2009, sustentado en el presunto incumplimiento de las cláusulas 7.2, 7.3 y el numeral 4.11 del anexo del Contrato de Concesión.
13. De acuerdo a lo establecido en las cláusulas mencionadas anteriormente, COVIPERÚ habría incumplido con la obligación de efectuar labores de conservación y mantenimiento de la infraestructura vial de la Concesión con las técnicas estipuladas y en los plazos previstos.
14. Según el numeral 15.2 del artículo 15 del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS), el incumplimiento antes descrito es calificado como una falta grave; asignándosele, según Resolución de Gerencia General N°063-2009-GG-OSITRAN, una multa de 10 UIT.
15. Cabe señalar que, la multa impuesta a la empresa concesionaria, correspondiente al sexto PAS, no ha sido pagada; puesto que dicho PAS, al 2009, se encontraba en trámite debido al recurso de reconsideración y a la solicitud de suspensión de PAS interpuestas por COVIPERÚ. Al respecto, la respuesta de OSITRAN fue declarar improcedente la solicitud de Suspensión e infundado el recurso de apelación.
16. En el siguiente cuadro se muestra un resumen de los seis PAS iniciados a la empresa concesionaria COVIPERÚ.

**Cuadro N° 3: Resumen de los PAS iniciados a COVIPERÚ, a diciembre de 2009**

N°	Inicio PAS		Descripción	Dimensión de la falta	Multa	Situación actual
	Fecha	Oficio N°				
1	10/10/2007	2584-07-GS-OSITRAN	Incumplimiento de la cláusula 6.13 del Contrato de Concesión en la ejecución de la obra de puesta a punto del subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe.	Grave (Resolución N° 012-2008-GG-OSITRAN)	3 UIT (Resolución N° 032-2008-GG-OSITRAN)	La multa fue pagada
2	24/10/2007	007-08-GS-OSITRAN	Incumplimiento de la cláusula 8.19, párrafo 9 del Contrato de Concesión; respecto de la fecha de realización de los depósitos al fideicomiso.	Grave (Resolución N° 010-2008-GG-OSITRAN)	3 UIT (Resolución N° 020-2008-GG-OSITRAN)	La multa fue pagada
3	13/05/2008	1153-08-GS-OSITRAN	Incumplimiento cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión, en relación a las condiciones de tránsito en el subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe.	Leve (Resolución N° 043-2008-GG-OSITRAN)	25 UIT (Resolución N° 063-2008-GG-OSITRAN)	La multa fue pagada
4	04/08/2008	2082-08-GS-OSITRAN	Incumplimiento cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión, en relación a las condiciones de tránsito durante la ejecución de la puesta a punto del subtramo 4: Pampa Clarita - Intercambio Chincha.	Muy Grave (Informe N° 636-08-GS-OSITRAN)	30 UIT (Resolución N° 070-2008-GG-OSITRAN)	La multa fue pagada
5	03/10/2008	2870-08-GS-OSITRAN 2877-08-GS-OSITRAN 2877-08-GS-OSITRAN	Incumplimiento de la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, al no tener vigentes los certificados de calibración de las balanzas de las estaciones de pesaje de Cerro Azul Norte, Cerro Azul Sur e Ica; además, de no mantenerlas en funcionamiento continuo y estable.	Grave (Informe N° 850-08-GS-OSITRAN)	30 UIT (Resolución N° 082-2008-GG-OSITRAN)	La multa fue pagada
6	01/07/2009	2217-09-GS-OSITRAN	Incumplimiento de las cláusulas 7.2, 7.3 y 4.11 del anexo del Contrato de Concesión, en relación a las técnicas y plazos establecidos en pro del mantenimiento y conservación de la vía.	Grave (Resolución N° 063-2009-GG-OSITRAN)		PAS en trámite

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

**I.3 Retribución y pagos a organismos públicos**

17. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución (denominada Fondo Vial) ascendente a:
- 1,00% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de 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; y,
  - 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.
18. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en el sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión hasta la fecha de entrega de la “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras”, el Concesionario deberá depositar directamente a un fideicomiso el 18,61% 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.
19. 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).
  - Pago por supervisión de obras: Este es destinado a pagar los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. El monto que debe pagar el Concesionario no podrá ser superior al 2% de la inversión proyectada

referencial de cada etapa<sup>2</sup> y deberá ser depositado por el Concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin.

#### I.4 Adendas firmadas

20. Al cierre del 2009 se han firmado dos adendas al Contrato de Concesión. La primera adenda modificó e incluyó las cláusulas 1.5; 6.20; 6.22; 8.14; los numerales 1,6 y 5 del anexo II y la sección 2 del anexo I. Por su parte, la segunda adenda estuvo más avocada a la construcción de las obras de la primera y segunda etapa, para lo cual se modificaron las cláusulas 5.2; 6.1 y los numerales 2 y 3 del anexo II.

**Cuadro N° 4: Adendas suscritas con el Concesionario**

Documento	Fecha de suscripción	Acción	Cláusula	Detalle
Adenda 1	28/08/2007	Modificación	1.5	Modificación de la definición de Obras Complementarias.
		Modificación	6.20 y 6.22	Modificación de la definición de Obras Nuevas y sus consecuencias.
		Modificación	8.14	Referente al peaje y la tarifa .
		Modificación	Anexo II Numeral 1	Referente a la construcción de un puente peatonal, otras obras nuevas y su aprobación.
		Inclusión	Anexo II Numeral 6	Referente a la reubicación de las unidades de peaje.
		Modificación	Anexo II Numeral 5	Referente al tratamiento de bermas.
		Modificación	Anexo I Sección 2	Referente a la conservación de obras nuevas.
Adenda 2	08/04/2009	Modificación	Anexo II Numeral 2	Modifica la construcción de las obras de la Primera Etapa.
		Modificación	Anexo II Numeral 3	Modifica la construcción de las obras de la Segunda Etapa.
		Modificación	5.2	Referente a la toma de posesión de bienes (Predios).
		Modificación	6.1	Modificación del Cronograma de ejecución de obras de la Primera Etapa.

Fuente: Adendas 1 y 2 al Contrato de Concesión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación

#### I.5 Regulación tarifaria

21. El Contrato de Concesión establece que, 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, el peaje ascenderá a 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.
22. 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 la fecha de la aprobación más el importe correspondiente al Impuesto General a las Ventas y otros aportes de ley. Asimismo, los peajes podrán reajustarse en forma ordinaria cada doce (12) meses, de acuerdo al siguiente mecanismo (Cláusula 8.17):

$$Peaje_i = [US\$1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [US\$1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

Donde:

**Peaje:** es el monto a cobrar en soles sin incluir el impuesto general a las ventas ni otros aportes de ley para vehículos livianos –o por eje para vehículos pesados.

**i:** es el mes anterior en el que se realiza el ajuste tarifario.

**0:** es el mes de finalización de las obras de la primera etapa.

<sup>2</sup> El pago que efectivamente se hace por supervisión de obras es mayor, es decir, COVIPERÚ únicamente paga, como máximo, el 2% de la inversión referencial. Si el monto cobrado por la empresa supervisora es mayor, el diferencial lo abona el Regulador.

**CPI:** es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En el caso, este aún no haya sido publicado, se utilizará el del mes precedente.

**TC:** es el tipo de cambio definido en la primera cláusula del presente contrato.

**IPC:** es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

23. El Contrato de Concesión señala también que, de producirse una variación en el peaje de más del 10%, COVIPERÚ podrá solicitar a OSITRAN un reajuste extraordinario del mismo, que se calculará incorporando en la primera parte de la fórmula el tipo de cambio del día en que se produzca el reajuste extraordinario.

## II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2009

### II.1 Tráfico de Vehículos

24. Durante el año 2009, el número de vehículos que transitó por la Red Vial N° 6 fue de 5,2 millones, equivalente a 12,6 millones de ejes. Los vehículos ligeros, medido en unidades, representaron el 48,0% del tráfico total y; entre los vehículos pesados, los más representativos fueron los de 2, 3 y 6 ejes, los cuales tuvieron una participación individual en el tráfico total de 15,3%, 14,9% y 12,6%, respectivamente.
25. Los periodos con mayor afluencia de tráfico corresponden al primer y último trimestre del año, debido, principalmente, a la estacionalidad en el tráfico de vehículos ligeros durante la temporada de verano.
26. En lo que respecta al número de ejes cobrables, los vehículos ligeros tan solo representaron el 19,9% del tráfico total; mientras que, los vehículos pesados simbolizaron el 80,1% restante. Entre estos últimos, los que tuvieron mayor participación fueron los vehículos de 6 ejes, los cuales representaron el 31,4% del tráfico total de ejes.

**Cuadro N° 5:** Tráfico trimestral de vehículos – Red Vial N° 6, 2009  
(En unidades y número de ejes)

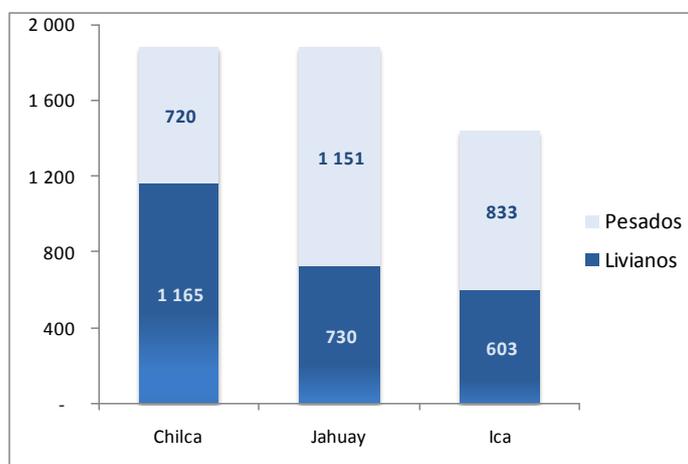
UNIDADES								
Trimestre	Ligeros	2 Ejes	3 Ejes	4 Ejes	5 Ejes	6 Ejes	7 Ejes	Total
I	796 248	196 998	189 095	45 085	65 149	149 182	2 118	1 443 875
II	544 805	186 675	189 828	40 323	64 013	154 461	2 064	1 182 169
III	522 406	198 532	200 700	47 955	73 592	172 703	2 319	1 218 207
IV	633 751	215 889	197 321	49 004	77 772	180 202	2 313	1 356 252
<b>Total</b>	<b>2 497 210</b>	<b>798 094</b>	<b>776 944</b>	<b>182 367</b>	<b>280 526</b>	<b>656 548</b>	<b>8 814</b>	<b>5 200 503</b>
<b>Participación</b>	<b>48,0%</b>	<b>15,3%</b>	<b>14,9%</b>	<b>3,5%</b>	<b>5,4%</b>	<b>12,6%</b>	<b>0,2%</b>	<b>100,0%</b>
CANTIDAD DE EJES								
Trimestre	Ligeros	2 Ejes	3 Ejes	4 Ejes	5 Ejes	6 Ejes	7 Ejes	Total
I	796 248	393 996	567 285	180 340	325 745	895 092	14 826	3 173 532
II	544 805	373 350	569 484	161 292	320 065	926 766	14 448	2 910 210
III	522 406	397 064	602 100	191 820	367 960	1 036 218	16 233	3 133 801
IV	633 751	431 778	591 963	196 016	388 860	1 081 212	16 191	3 339 771
<b>Total</b>	<b>2 497 210</b>	<b>1 596 188</b>	<b>2 330 832</b>	<b>729 468</b>	<b>1 402 630</b>	<b>3 939 288</b>	<b>61 698</b>	<b>12 557 314</b>
<b>Participación</b>	<b>19,9%</b>	<b>12,7%</b>	<b>18,6%</b>	<b>5,8%</b>	<b>11,2%</b>	<b>31,4%</b>	<b>0,5%</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

27. Por otro lado, las estaciones de peaje con mayor representatividad en el tráfico registrado en la red concesionada, medido en unidades, fueron Jahuay y Chilca, ambas con 36,2% de participación.<sup>3</sup> Estos resultados se deben a su proximidad a la capital y a la capacidad de producción que tiene el valle de Cañete –ubicado entre los peajes de Chilca y Jahuay–, que le permite generar importantes volúmenes de carga.
28. Adicionalmente, el tramo de Chilca presentó el mayor tráfico de vehículos livianos (46,6%); explicado, principalmente, por la mayor afluencia hacia los balnearios del sur de Lima en la temporada de verano. En tanto, del total de vehículos pesados que transitaron por la Red Vial N° 6, las estaciones de Jahuay e Ica registraron la mayor participación, siendo estas de 42,6% y 30,8%, respectivamente.

**Gráfico N° 2:** Tráfico de vehículos por estación de peaje, 2009  
(En miles de unidades)



Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

29. Asimismo, tal como se observa en el siguiente cuadro, la estación de peaje de Chilca presenta una fuerte estacionalidad en el primer trimestre, principalmente, en el tráfico de vehículos ligeros.

<sup>3</sup> Cabe precisar que, las estadísticas del tráfico de vehículos se calculan en función al número de vehículos que pagan peaje. En ese sentido, la estación de peaje de Chilca, que cobra el peaje en un solo sentido (ida y vuelta), presenta una estadística de tráfico de vehículos subestimado en comparación con el tráfico calculado para las estaciones de Jahuay e Ica.

**Cuadro N° 6: Tráfico trimestral por tipo de vehículo y estación de peaje, 2009**  
(En unidades)

	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total
<b>Chilca (Long. 72,7 Km.)</b>					
Livianos	459 590	225 493	190 086	289 462	1 164 631
Pesados	179 440	168 734	181 317	190 686	720 177
<b>Total</b>	<b>639 030</b>	<b>394 227</b>	<b>371 403</b>	<b>480 148</b>	<b>1 884 808</b>
<b>Jahuay (Long. 94,5 Km.)</b>					
Livianos	185 241	177 876	179 419	187 265	729 801
Pesados	270 563	271 893	301 545	306 508	1 150 509
<b>Total</b>	<b>455 804</b>	<b>449 769</b>	<b>480 964</b>	<b>493 773</b>	<b>1 880 310</b>
<b>Ica (Long. 54,5 Km.)</b>					
Livianos	151 417	141 436	152 901	157 024	602 778
Pesados	197 624	196 737	212 939	225 307	832 607
<b>Total</b>	<b>349 041</b>	<b>338 173</b>	<b>365 840</b>	<b>382 331</b>	<b>1 435 385</b>

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

**II.1.1. Índice Medio Diario (IMD)**

30. El Índice Medio Diario (IMD) vehicular es un indicador del promedio de vehículos que circulan por la carretera en un día durante un periodo determinado<sup>4</sup>. En el año 2009, el IMD de la Red Vial N° 6 fue de 14 248 vehículos, 5,9% mayor al año anterior. A partir de este indicador también se observa la estacionalidad existente en el tráfico de vehículos; pues, tanto en el año 2008 como en el 2009, se observa un tráfico más pronunciado en el primer y cuarto trimestre.

**Cuadro N° 7: Comportamiento del IMD por tipo de vehículo, 2008-2009**  
(En unidades)

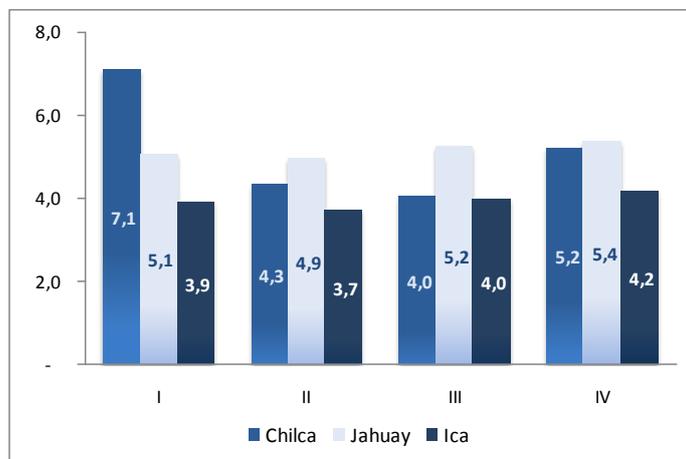
Período	Livianos			Pesados			Total		
	2009	2008	Var.	2009	2008	Var.	2009	2008	Var.
Trim. I	8 847	8 256	7,2%	7 196	7 147	0,7%	16 043	15 404	4,1%
Trim. II	5 987	4 778	25,3%	7 004	7 095	-1,3%	12 991	11 874	9,4%
Trim. III	5 678	5 413	4,9%	7 563	7 274	4,0%	13 241	12 687	4,4%
Trim. IV	6 889	6 491	6,1%	7 853	7 385	6,3%	14 742	13 877	6,2%
<b>Anual</b>	<b>6 842</b>	<b>6 233</b>	<b>9,8%</b>	<b>7 406</b>	<b>7 226</b>	<b>2,5%</b>	<b>14 248</b>	<b>13 459</b>	<b>5,9%</b>

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

31. En lo que se refiere al IMD por unidad de peaje, la estación de Jahuay presentó un IMD de 5 152 vehículos en el año 2009; mientras que, las estaciones de Chilca e Ica registraron un IMD de 5 164 y 3 933 vehículos, respectivamente.
32. Como se muestra en el siguiente gráfico, los peajes de Jahuay e Ica presenciaron una estacionalidad en su nivel de tráfico durante el cuarto trimestre del año; en tanto, la estación de Chilca registró un IMD significativamente mayor en el primer trimestre (7,1 miles de vehículos).

<sup>4</sup> El cálculo del IMD promedio anual se hizo aplicando la siguiente fórmula:

**Gráfico N° 3: IMD por trimestre según estación de peaje, 2009**  
(En miles de vehículos)

Fuente: COVIPERÚ S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

### II.1.2. Ingreso Medio (IME)

33. El ingreso medio por vehículo se calcula dividiendo el total de ingresos, netos de IGTV, entre el número total de vehículos que transitan por la carretera; y, al dividir este cociente entre el número de kilómetros que comprende todo el tramo concesionado (221,7 km), se obtiene el ingreso medio por vehículo por kilómetro.
34. Durante el 2009, el ingreso medio por vehículo de la Red Vial N° 6 fue de S/. 17,24 y el ingreso medio por vehículo por kilómetro fue de S/. 0,078. Asimismo, producto del mayor tráfico registrado en el primer y cuarto trimestre, la empresa concesionaria registró mayores ingresos en dichos periodos.

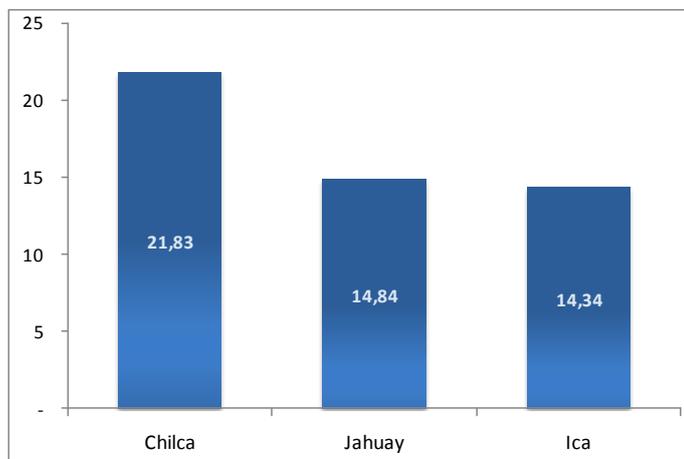
**Cuadro N° 8: Ingreso Medio (IME) por vehículo y por vehículo-km, 2009**  
(En S/.)

Periodo	Ingreso total (S/.)	Unidades vehiculares	IME / Vehículo	IME/ Vehículo/Km
Trim. I	23 427 608	1 443 875	16,23	0,073
Trim. II	20 572 222	1 182 169	17,40	0,078
Trim. III	21 906 940	1 218 207	17,98	0,081
Trim. IV	23 732 825	1 356 252	17,50	0,079
<b>Anual</b>	<b>89 639 594</b>	<b>5 200 503</b>	<b>17,24</b>	<b>0,078</b>

Fuente: Estados financieros Auditados - COVIPERÚ S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

35. La estación de Chilca presenta el mayor nivel de ingreso medio por vehículo desde el primer año calendario de la Concesión, en comparación a los peajes de Jahuay e Ica. En el año 2009, el ingreso medio de Chilca ascendió a S/. 21,83; mientras que Jahuay e Ica obtuvieron S/. 14,84 y S/. 14,34, respectivamente. Ello responde, principalmente, a que a partir del 12 de mayo de 2006 entró en vigencia el nuevo tarifario diferenciado según estación de peaje. Por un lado, la estación de peaje de Chilca cobra la tarifa en un solo sentido, siendo esta de S/ 11,00 por eje. De otro lado, las estaciones de Jahuay e Ica cobran tarifas en ambos sentidos, cuyo valor es de S/. 5,50 por eje, que es lo que inicialmente se había estipulado en el Contrato de Concesión.

**Gráfico N° 4:** Ingreso Medio (IME) por vehículo según estación de peaje, 2009  
(En S/.)



Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

## II.2 Actividades de Construcción y Mantenimiento

### II.2.1 Ejecución de obras

36. Durante el primer trimestre del 2009 se realizó la construcción de la calzada del lado derecho de la autopista entre la progresiva 1+600 (intercambio vial Cerro Azul) y la 20+301 (intercambio vial Pampa Clarita). Se realizaron las obras preliminares, que incluyeron el trazo y replanteo y la excavación del material inadecuado; movimiento de tierras, que incluyó la excavación no clasificada para explanaciones, conformación de terraplenes con material de préstamo lateral y la eliminación de material inadecuado; transportes de materiales; obras de arte, excavación no clasificada para estructuras a mano y con equipo, relleno para estructura con material de cantera; encofrado y desencofrado de las obras de arte; y concreto utilizando cemento *portland*. Asimismo, se realizó la construcción del intercambio vial Cerro Azul en sus ramales y en el puente del intercambio vial, para lo cual se utilizaron técnicas como topografía y referenciación para puentes de intercambios, encofrado y desencofrado del puente, acero de refuerzo, acero pretensor, entre otras.
37. Durante el segundo trimestre, se avanzó con la construcción de la carretera asfaltada desde el kilómetro 28+000 hasta el kilómetro 37+160, se realizaron excavaciones no clasificadas para explanaciones, conformaciones de terraplenes con material de préstamo lateral, transporte de materiales, trazo y replanteo. Se realizó la construcción de una calzada desde la progresiva 0+000 a 1+000 y de dos calzadas desde la progresiva 1+000 a 1+600. Además, con la construcción del intercambio vial Cerro Azul, también, se continuó con la construcción de ambas calzadas de la autopista en las prolongaciones 1+600 (Intercambio Cerro Azul) a 20+301 (intercambio Pampa Clarita), la construcción del puente Cañete (calzada derecha), que requirió topografía y georeferenciación, excavaciones bajo agua, excavaciones en seco con maquinarias, encofrado de estribos, estructuras con acero de refuerzo entre otras técnicas. Finalmente, el paso a desnivel Santa Bárbara<sup>5</sup>, que requirió de excavaciones bajo agua, construcciones de estructuras para drenaje y estructuras de concreto con acero de refuerzo.

<sup>5</sup> En esta obra es importante resaltar su importancia para evitar la afectación de la nueva Autopista a las localidades aledañas puesto que tienen la necesidad de movilizar sus productos en sentido perpendicular a la vía, por tanto ello

38. En el tercer trimestre, se culminaron las obras de construcción del intercambio vial Cerro Azul, de la calzada desde la progresiva 0+000 a 1+000 y de dos calzadas desde la progresiva 1+000 a 1+600; quedó pendiente algunas partidas de señalización y corrección medio ambiental. En este trimestre, se avanzó con la construcción de la primera y segunda calzada (derecha e izquierda, respectivamente) de la autopista entre la prolongación 1+600 (Intercambio Cerro Azul) y la 20+301 (Intercambio Pampa Clarita). Se continuaron con las obras relacionadas al paso a desnivel de Santa Bárbara. Además, se construyó ambas calzadas del puente Cañete se continuó la construcción de la carretera asfaltada desde el kilómetro 28+000 hasta el kilómetro 37+160 (y en setiembre hasta el kilómetro 38+000).
39. Por último, durante el cuarto trimestre se concluyó el paso a desnivel de Santa Bárbara y se continuaron con las obras que quedaron pendientes el trimestre anterior. Se comenzó a construir la primera Calzada Variante Perú LNG desde la progresiva 28+000 a la progresiva 33+000; la construcción de la primera calzada (6 Km.) en tramos intermedios: 21+200 a 22+200, 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200; y la construcción de la segunda calzada en carretera asfaltada en tramos intermedios: 20+301 a 28+000 y 38+000 a 38+620.
40. En resumen, hasta diciembre de 2009 las obras mencionadas significan un avance de 99,4% y 60,0% en la etapa preparatoria y la primera etapa, respectivamente. El detalle del porcentaje de avance por obra se muestra en el cuadro a continuación.

**Cuadro N° 9: Avance de Obras, a diciembre de 2009**

Etapa	Obras ejecutadas o en ejecución	Avance al 2009
Preparatoria	Construcción de una calzada de la autopista (derecha) desde la progresiva 0+000 a la progresiva 1+000 y las dos calzadas de la autopista de la progresiva 1+000 a la progresiva 1+600.	99,29%
	Construcción de intercambio vial cerro azul.	99,76%
Primera Etapa	Construcción de puente rio cañete - derecho.	89,51%
	Construcción de segunda calzada (izquierda) de la autopista entre prog. 1+600 (intercambio cerro azul) a 20+301 (intercambio pampa clarita).	65,96%
	Construcción de puente rio cañete - izquierdo.	32,71%
	Construcción de paso a desnivel santa barbara.	100,00%
	Construcción de variante lng km. 28+000 - km. 33+000.	71,86%
	Construcción de segunda calzada carretera 28+000 - 38+000.	59,69%
	Construcción de primera calzada (derecha) de la autopista entre prog. 1+600 (intercambio cerro azul) a 20+301 (intercambio pampa clarita), considerando las bermas.	71,26%
	Construcción de segunda calzada carretera asfaltada 20+301 a 28+000 y 38+000 a 38+620.	19,48%
Construcción de primera calzada 6 km tramos intermedios 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600; 39+200 a 43+200.	10,96%	

Fuente: Informe mensual de Diciembre 2009

Elaboración: Gerencia de Regulación

## II.2.2 Actividades de mantenimiento

41. Durante el 2009, la empresa concesionaria realizó los trabajos de mantenimiento relacionados con limpieza de calzada y de bermas; señalización; replantado y mantenimiento de áreas verdes; y parchados, tratamientos de fisuras y bacheos. Las labores de mantenimiento incluyen las siguientes actividades:

implica un efecto barrera a la economía normal de los pobladores locales. Esta obra es una solución a este problema social previsto en el Contrato de Concesión.

- Limpieza de calzada y bermas: limpieza de calzadas y bermas, eliminación de desmonte manual, roce y limpieza, limpieza de derrumbes menores, limpieza de cunetas, limpieza de alcantarillas, acondicionamiento de berma central, conservación de los elementos de puentes y conservación de obras de arte.
- Señalización: Limpieza y mantenimiento de señales; reposición de señales preventivas, informativas y reglamentarias; limpieza y mantenimiento de guardavías; reposición de guardavías; pintado y señales del pavimento; marcas sobre el pavimento; reposición del captafaros; mantenimiento de hitos delineadores; reposición de delineadores y de tachas reflectivas.
- Replantado, arreglo y mantenimiento de áreas verdes: siembra de árboles y mantenimiento de áreas verdes.
- Parchados, tratamiento de fisuras, bacheos y sellos: tratamiento de fisuras, parchados con carpeta mayor igual a 0,05M y parchados con carpeta mayor igual a 0,10M.

42. Durante el 2009, los gastos de mantenimiento de la Red Vial N° 6 ascendieron a S/. 10,5 millones. Esto incluyó las obras de puesta a punto, mejoramiento de bermas, obras correspondientes a la etapa preparatoria y obras correspondientes a la primera etapa.

### II.3 Accidentes

43. En el 2009 se registró 191 accidentes, cifra 56,1% superior en comparación con los 146 accidentes que ocurrieron durante el 2008. La mayor cantidad de accidentes se registró en el peaje de Chilca, que concentró el 54% del total de accidentes de la Concesión, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 31% y 15% de los accidentes, respectivamente.

**Cuadro N° 10** Número de accidentes registrados por estación de peaje, 2006-2009

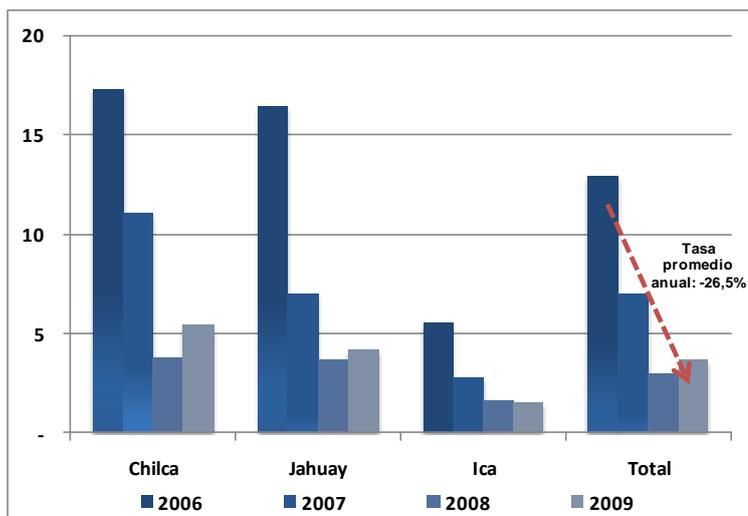
	2006	2007	2008	2009
Chilca	241	170	66	103
Jahuay	176	83	51	60
Ica	74	43	29	28
<b>Total</b>	<b>491</b>	<b>296</b>	<b>146</b>	<b>191</b>

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

44. Asimismo, en términos relativos se observa que el número promedio anual de accidentes por cada cien mil vehículos ha disminuido notoriamente desde el 2006. Así, en el 2006 por cada cien vehículos se registró aproximadamente 13 accidentes mientras que en el 2009 dicho índice se redujo, aproximadamente, a 4 accidentes.

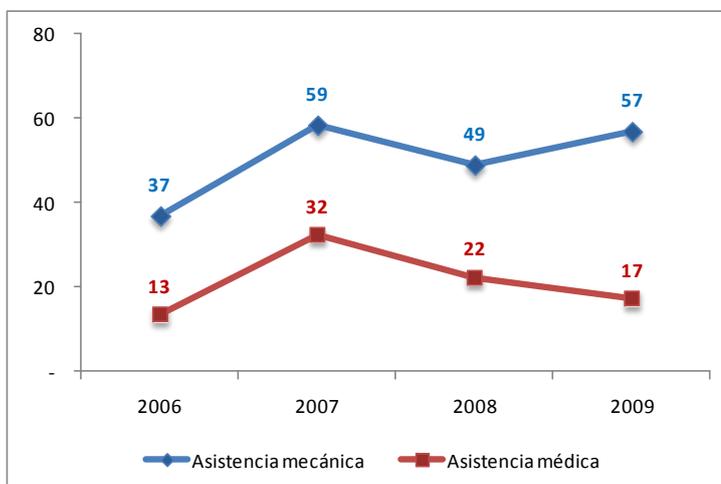
**Gráfico N° 5: Índice promedio anual de accidentes\***



(\*) Número de accidentes promedio anual por cada cien mil vehículos desplazados.  
 Fuente: COVIPERÚ S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

45. Con relación a los servicios de asistencia a los usuarios brindados por la empresa concesionaria, se observa que la asistencia mecánica ha sido de 57 atenciones por cada cien mil vehículos durante el 2009. En tanto, para las personas auxiliadas por asistencia médica, la asistencia se dio a 17 por cada cien mil vehículos.

**Gráfico N° 6: Índice promedio anual\* de asistencia médica y mecánica**



\*Número de asistencias promedio anual por cada cien mil vehículos desplazados.  
 Fuente: COVIPERÚ S.A.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

46. Se debe señalar que el comportamiento de la serie asistencia mecánica no muestra una tendencia similar al número de accidentes para el periodo 2006-2009, debido a que dichas atenciones pueden responder a fallas técnicas de los mismos vehículos sin necesariamente motivar un siniestro. Por el contrario, la serie asistencia médica presenta un comportamiento decreciente similar al número de accidentes para el periodo 2007-2009 debido a que dicha serie sí está relacionada a la ocurrencia de un accidente o siniestro.

## II.4 Desempeño Financiero

47. **Evolución y estructura de sus activos.** Los activos del Concesionario ascendieron a S/. 193,5 millones en el 2009, mayor en 80,6% al saldo del cierre del 2008, producto del mayor volumen de activos intangibles y en general del activo no corriente; sin embargo, la cuenta *Efectivo y equivalentes de efectivo* mostró una disminución de 75,1% con respecto al cierre de 2008, debido, principalmente, a los menores montos desembolsados en cuentas corrientes y depósitos a plazo. Durante el 2009 el activo de COVIPERU se encontró compuesto, en su mayoría, por activos de largo plazo que representaron el 87,6% del activo total (S/. 169,6 millones)
48. **Evolución y estructura de sus pasivos.** Al 31 de diciembre de 2009, el pasivo total del Concesionario ascendió a S/. 99,1 millones, superior al registrado al cierre del año anterior en 157,7%, explicado por las mayores obligaciones financieras del periodo debido a que se tiene pendiente pagos al Banco de Crédito, Interbank, BBVA Banco Continental y Crédito Leasing. Sobre la deuda financiera de la compañía, se debe comentar que ésta actualmente representa cerca del 27,9% de los pasivos totales y el 99,8% de esta deuda se concentra en el corto plazo. Durante el 2009, la deuda financiera de la compañía ascendió a S/. 27,6 millones (sustancialmente mayor a los S/. 717 mil del 2008) y estuvo compuesta por un financiamiento para capital de trabajo, sin garantías, y a una tasa libor más 5,18%.
49. **El patrimonio de la Concesionaria.** Durante el 2009, el patrimonio de la concesionaria ascendió a S/. 94,4 millones y estuvo compuesto, principalmente, por los resultados acumulados y el capital social en 71,1% y 24,1%, respectivamente. En el periodo en cuestión, el patrimonio mostró un incremento de S/. 25,7 millones ó 37,4% con respecto al cierre del 2008, esto se debe al incremento significativo en los resultados acumulados.
50. **La solvencia de la Concesionaria** ha sido fortalecida debido a los incrementos sucesivos en los ingresos percibidos, los mayores ingresos han permitido generar un EBITDA suficiente para poder enfrentar las obligaciones. Por su parte, el apalancamiento de la empresa concesionaria (Pasivo total/Patrimonio) mostró un incremento sustancial al pasar de 0,56 en el 2008 a 1,05 veces al cierre del 2009. Actualmente, el indicador Deuda Financiera/EBITDA mostró un incremento en sus indicadores pasando de 0,02 a 0,82. En general, todos los indicadores de solvencia se han incrementado año tras año, lo cual refleja que la empresa se encuentra en una mejor situación de capacidad de pago en el largo plazo y en una eventual liquidación.
51. **Los indicadores de liquidez** descendieron a 0,42 (1,32 veces en el 2008) y 0,40 veces (1,26 veces en el 2008) para los indicadores de liquidez general y ácida, respectivamente. Estos indicadores se presentan bajos debido a que la cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo* disminuyó considerablemente de un año a otro.
52. Los resultados esperados para los próximos años indican que la compañía podría cumplir satisfactoriamente con el pago de sus compromisos financieros aún en un escenario adverso, ya que sólo el activo corriente representa más del 86,5% del total de deuda financiera. Cualquier incremento del precio del peaje, luego de terminada las obras de la primera etapa, incrementaría el valor de la empresa concesionaria.
53. Con relación a los indicadores de rentabilidad, se nota una disminución tanto en el ROA como en el ROE. Si bien la utilidad neta de la concesionaria se ha incrementado sustancialmente (en 69,8% en comparación con el cierre el año anterior), el monto

total de activos y el patrimonio neto también sufrieron incrementos significativos (80,6% y 37,4%, respectivamente).

**Cuadro N° 11: Resumen de información financiera - COVIPERÚ, 2007-2009**  
(En miles de S./.)

Rubros	2007	2008	2009
<b>Balance General</b>			
Activo Corriente	44 391	36 414	23 912
Activo Corriente prueba ácida	43 983	34 599	22 658
Activo No Corriente	46 963	70 726	169 588
Activo Total	91 354	107 140	193 500
Pasivo Corriente	32 516	27 508	57 042
Pasivo No Corriente	5 295	10 948	42 056
Pasivo Total	37 811	38 456	99 098
Total Patrimonio	53 543	68 684	94 402
Obligaciones Financieras	862	717	27 639
De Corto Plazo	433	528	27 585
De Largo Plazo	429	189	54
<b>Estado de Ganancias y Pérdidas</b>			
Ventas Netas	68 869	72 546	77 160
Costo Operacionales	39 964	40 236	32 651
Gastos operacionales	6 716	9 457	18 825
Resultado de Operación	22 189	22 853	25 684
Otros Ingresos y Egresos	433	363	13 169
Ingresos Financieros	2 012	7 051	6 536
Gastos Financieros	1 575	6 535	6 537
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	15 179	15 143	25 718
Depreciación y Amortización	5 701	7 686	7 912
<b>EBITDA y Cobertura</b>			
Total Ingresos	68 869	72 546	77 160
Costos de Ventas	39 964	40 236	32 651
Utilidad Neta	22 189	22 853	25 684
Margen bruto (acum. en el periodo)	42,0%	44,5%	57,7%
Margen operativo (acum. en el periodo)	32,2%	31,5%	33,3%
Margen neto (acum. en el periodo)	22,0%	20,9%	33,3%
EBIT	22 189	22 853	25 684
Depreciación y Amortización	5 701	7 686	7 912
EBITDA	27 890	30 539	33 596
Gastos Financieros	1 575	6 535	6 537
EBIT / Gastos Financieros	14,1	3,5	3,9
EBITDA / Gastos Financieros	17,7	4,7	5,1
EBITDA / Ingresos	40,5%	42,1%	43,5%
<b>Solvencia</b>			
Deuda Financiera / Pasivo Total	0,02	0,02	0,28
Deuda Financiera / Patrimonio	0,02	0,01	0,29
Pasivo Total / Patrimonio	0,71	0,56	1,05
Pasivo No Corriente / EBITDA	0,19	0,36	1,25
Deuda Financiera / EBITDA	0,03	0,02	0,82
Pasivo Total / EBITDA	1,36	1,26	2,95
<b>Rentabilidad</b>			
ROA	24,29%	21,33%	13,27%
ROE	41,44%	33,27%	27,21%
<b>Líquidez</b>			
Líquidez General	1,37	1,32	0,42
Prueba Ácida	1,35	1,26	0,40

Fuente: Estados Financieros Auditados de COVIPERÚ  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

### III. EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS

54. Hasta el 12 de mayo del 2006, el Concesionario, a solicitud del Concedente, cobró tarifas diferenciadas –S/. 3,16 y S/. 4,62 por eje, sin incluir IGV para vehículos pesados formales e informales, respectivamente–, con la finalidad de promover la formalización de los transportistas públicos pesados. Cabe señalar que, a partir de dicha fecha, se está cobrando la misma tarifa a transportistas formales e informales.
55. Desde dicha fecha, en que entró en vigencia el nuevo tarifario de COVIPERÚ, la estación de peaje de Chilca cobra el peaje en un solo sentido; mientras que, las estaciones de peaje de Jahuay e Ica lo hacen en ambos sentidos. Por ello, durante el 2009 la estación de Chilca cobró un peaje de S/ 11,0 por eje, y las correspondientes a Jahuay e Ica cobraron un peaje de S/. 5,50 por eje.

**Cuadro N° 12: Tarifas cobradas, 2009**  
(En S/., incluye IGV)

CATEGORÍA VEHICULAR	DESCRIPCIÓN	UNIDAD DE COBRO	TARIFA
<b>Chilca*</b>			
Cat. 1	Vehículo liviano	Por vehículo	11,00
Cat. 2	Vehículo de 2 ejes	Por eje	11,00
Cat. 3	Vehículo de 3 ejes	Por eje	11,00
Cat. 4	Vehículo de 4 ejes	Por eje	11,00
Cat. 5	Vehículo de 5 ejes	Por eje	11,00
Cat. 6	Vehículo de 6 ejes	Por eje	11,00
Cat. 7	Vehículo de 7 ejes	Por eje	11,00
<b>Jahuay e Ica**</b>			
Cat. 1	Vehículo liviano	Por vehículo	5,50
Cat. 2	Vehículo de 2 ejes	Por eje	5,50
Cat. 3	Vehículo de 3 ejes	Por eje	5,50
Cat. 4	Vehículo de 4 ejes	Por eje	5,50
Cat. 5	Vehículo de 5 ejes	Por eje	5,50
Cat. 6	Vehículo de 6 ejes	Por eje	5,50
Cat. 7	Vehículo de 7 ejes	Por eje	5,50

\*Cobro de tarifa en un solo sentido

\*\*Cobro de tarifa en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

### IV. PAGOS AL ESTADO

56. Durante el año 2009, el importe por concepto de Retribución al Estado ascendió a S/. 4 644 miles, el cual corresponde al pago de 1% durante el periodo del 1° de enero al 20 de setiembre y de 18,61% durante al periodo del 21 setiembre al 31 de diciembre. No obstante, el monto efectivamente pagado ascendió a S/. 2 198 miles, una vez descontado los conceptos de “Pagos aplicados a la retribución<sup>6</sup>” y “Garantía tarifaria aplicada a la retribución<sup>7</sup>”.
57. El pago por concepto de aporte por regulación fue de S/. 788 mil durante el 2009, el cual se incrementó –al igual que los ingresos de la empresa concesionaria– en 6,4%, respecto del aporte por regulación percibido en el 2008.

<sup>6</sup> Comprende pagos realizados a la empresa Edecañete S.A por orden del MTC para la realización de obras cuyo monto ascendió a S/ 294 792.

<sup>7</sup> Corresponde al monto de peaje que la empresa concesionaria dejó de percibir debido a la suspensión del cobro de peaje como consecuencia del terremoto en Ica de fecha 15 de agosto de 2007; en aplicación a la cláusula 9.9 del contrato de concesión. Dicho monto ascendió a S/. 2 151 232.

58. En el 2007, la empresa concesionaria desembolsó US\$ 247,1 miles destinados a la supervisión de las actividades de la etapa preparatoria. Para la segunda etapa, la empresa concesionaria deberá pagar en total US\$ 1 174,2 miles para la supervisión de obras de la primera etapa. Sin embargo, al cierre del 2009 la empresa concesionaria ha depositado US\$ 422,8 mil por concepto de supervisión de obras.

**Cuadro N° 13:** Pagos realizados por el Concesionario

Concepto	2009	2008
Aporte por Regulación (Miles de soles)	788,0	741,0

Concepto	Etapa Preparatoria	Primera Etapa
Pago por supervisión de obras (Miles de dólares)	247,1	422,8

Fuente: Estados Financieros auditados, Gerencia de Supervisión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.