



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

2009

**Gerencia de
Regulación**



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

2009

**Gerencia de
Regulación**

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	5
I.1 Compromisos de inversión.....	7
I.2 Tarifas reguladas.....	7
I.3 Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)	8
I.4 Factor de retribución y pagos a organismos públicos	9
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009.....	9
II.1 Zona de influencia.....	9
II.2 Tráfico de vehículos.....	9
II.3 Evolución de las tarifas reguladas.....	11
II.4 Avance de Obras 2009	12
II.5 Desempeño financiero.....	12
III. PAGOS AL ESTADO	13

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Tramos existentes en la Concesión de la Autopista del Sol.....	6
Cuadro N° 2: Inversión referencial por tramos – Autopista del Sol.....	6
Cuadro N° 3: Principales peajes establecidos en el Contrato de Concesión – Autopista del Sol.....	7
Cuadro N° 4: Principales obras de la Concesión – Autopista del Sol	7
Cuadro N° 5: Tarifa establecida en todas las unidades de peaje, 2009	11
Cuadro N° 6: Estado de Pérdidas y Ganancias – COVISOL, del 26 de septiembre al 31 de diciembre de 2009.....	13
Cuadro N° 7: Balance General – COVISOL, al 31 de diciembre de 2009.....	13

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana.....	5
Gráfico N° 2: Evolución del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG), 2011-2034	8
Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico vehicular, 2009	10
Gráfico N° 4: Evolución mensual del tráfico según tipo de vehículo, 2009.....	10
Gráfico N° 5: Evolución mensual del tráfico por estación de peaje, 2009	11

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo de este documento es presentar el desempeño económico y financiero durante el primer año de operación de la Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo-Sullana. La Buena Pro se otorgó el 19 de junio de 2009, por un plazo de 25 años, manteniéndose las operaciones de la Primera Calzada de la Autopista, mientras se inicia la ejecución de las obras.

Como parte de la red de carreteras transversal a la costa peruana –la Autopista del Norte o Red Vial N°4, la Red Vial N°5 (Ancón-Huacho-Pativilca) y la Red Vial N°6 (Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica)-, la Autopista del Sol es una de las concesiones viales autofinanciadas. Tal como indica el Contrato de Concesión, la inversión alcanza los US\$ 250 millones en obras nuevas.

La importancia en la conectividad de las provincias de la zona Norte del país demanda la construcción de la segunda calzada de la carretera Panamericana Norte entre los tramos Trujillo-Chiclayo y Piura-Sullana, las cuales permitirán mejorar la seguridad hacia el norte del país. La Sociedad Concesionaria Vial del Sol S.A. resultó ganadora después de ofrecer la construcción de 109,96 kilómetros de calzada, así como 11 obras adicionales (las cuales se presentaron debido al empate entre postores).

De acuerdo con cifras relacionadas con el proyecto de la autopista, los beneficios directos de la vía incluyen la reducción de los tiempos de viaje, reducción del riesgo por accidentes de tránsito, reducción de costos de transporte. Todo ello permite mejores condiciones para la venta de productos agropecuarios y condiciones favorables para la explotación minera.

Concesionaria Vial del Sol es el consorcio conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo (Ecuador) y Construcción y Administración (CASA) de Perú, el cual se encargará de la construcción de la segunda calzada del tramo Piura-Sullana, completar el Evitamiento Trujillo a dos calzadas (con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Desviación de Huanchaco y dos pasos a desnivel y puente Moche), y del Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, (con óvalo Puerto Eten, óvalo Desviación Monsefú, óvalo Desviación Puente Pimentel, óvalo Desviación San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo).

Como suele suceder en este tipo de proyectos autofinanciados, la inversión será recuperada a través del ingreso percibido por concepto de peaje durante el período de Concesión. Con ese fin, previamente a la adjudicación, se estimó que el promedio diario de tránsito alcanza las 7 539 unidades vehiculares.

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 19 de junio de 2009, PROINVERSIÓN adjudicó la Buena Pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana al postor Concesionaria Vial del Sol S.A.- COVISOL. Tras el primer empate entre los cinco postores precalificados¹, Vial del Sol y Concesionaria Panamericana ofrecieron el máximo de obras adicionales (11)², por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate.
2. Posteriormente, se procedió a la suscripción del Contrato de Concesión, el 25 de agosto de 2009, entre Concesionaria Vial del Sol y el Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). En dicho documento, se establece que el Concesionario se ha comprometido a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de contrato BOT (*Build, Operate and Transfer*), la cual considera la transferencia de las actividades mencionadas en el Contrato de Concesión, más no la propiedad de la infraestructura. Asimismo, en caso el Concesionario estime la necesidad de ampliar el plazo de la Concesión, ésta deberá ser fundamentada ante el Regulador y el Concedente.
3. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como muestra el gráfico siguiente, el proyecto vial se extiende paralelamente a la Costa Norte del Perú desde la localidad de Trujillo, donde culmina la Red Vial N°4, hasta Sullana.

Gráfico N° 1: Mapa de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana



¹ Postores precalificados, que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCIION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

² Obra de prioridad 1: Diez (10) Puentes Peatonales mas cinco (5) pasos a desnivel
 Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.
 Obra de prioridad 3: Evitamiento Chocope.
 Obra de prioridad 4: Evitamiento Paján.
 Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.
 Obra de prioridad 6: 10 Puentes Peatonales más 5 pasos a desnivel.
 Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.
 Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe-Chepén-San José Moroc - Pacanguilla.
 Obra de prioridad 9: 10 Puentes Peatonales.
 Obra de prioridad 10: 10 Puentes Peatonales.
 Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

4. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la obra incluye tres tramos viales, Trujillo-Chiclayo, Chiclayo-Piura, y Piura-Sullana.

Cuadro N° 1: Tramos existentes en la concesión de la Autopista del Sol

RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)
PE-1N	Trujillo - Chiclayo	242,61
PE-1N	Chiclayo - Piura	204,58
PE-1N	Piura - Sullana	27,80

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

5. El proyecto de la Autopista del Sol consiste en la puesta a punto de la actual Panamericana Norte que une las ciudades de Trujillo y Sullana, y la construcción de la segunda calzada en los tramos Trujillo – Chiclayo y Piura – Sullana. La empresa concesionaria será responsable de los tramos que construya y de los que reciba del Estado, una vez que éstos sean rehabilitados. De acuerdo con el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), la inversión referencial para cada uno de los tramos asciende a los siguientes montos:

Cuadro N° 2: Inversión referencial por tramos - Autopista del Sol
(En US\$)

DESCRIPCIÓN	MONTO
Tramo Trujillo - Chiclayo	166 835 367
A Evitamiento Trujillo	20 099 682
B Tramo continuo	15 636 487
C Evitamiento Chicama-Chocope	5 828 599
D Tramo continuo	36 161 138
E Evitamiento	44 594 334
F Evitamiento	44 515 127
Tramo Piura - Sullana	29 457 643
A Evitamiento Piura	13 064 140
B Tramo continuo	16 393 503
TOTAL	196 293 009

Fuente: Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

6. Tal como indicaban las Bases, el factor de competencia consideró la cantidad de kilómetros continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38,96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.
7. De acuerdo a la cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, el cobro de la tarifa se efectuará a través de las unidades de peaje. A la fecha de inicio de la explotación, las unidades de peaje existentes eran las que se muestran en el cuadro a continuación. Posteriormente, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para incrementar el número de unidades de peaje o modificar su ubicación, previa aprobación del Regulador.

Cuadro N° 3: Principales peajes establecidos en el Contrato de Concesión - Autopista del Sol

DENOMINACIÓN	RUTA	TRAMO	UBICACIÓN (km)
Chicama	PE-1N	Trujillo-Chiclayo	602,306
Pacanguilla	PE-1N	Trujillo-Chiclayo	724,872
Mórrope	PE-1N	Chiclayo-Piura	820,244
Cruce Bayovar	PE-1N	Chiclayo-Piura	983,829
Piura - Sullana	PE-1N	Piura-Sullana	1 018,882

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: GRE-OSITRAN

I.1 Compromisos de inversión

8. Las principales obras a realizarse durante la Concesión se pueden resumir en el siguiente cuadro, en el cual además se indica aquellas a cargo del Concesionario y del Estado.

Cuadro N° 4: Principales obras de la Concesión - Autopista del Sol

OBRA	A CARGO DE
Construcción de la primera calzada de las vías de Evitamiento, tramos Trujillo-Chiclayo y Piura-Sullana.	Estado
Construcción de la segunda calzada, tramo Piura-Sullana y el tramo resultante del concurso.	Concesionario
Estudio Definitivo de Ingeniería, tramo Piura-Sullana y el tramo resultante del concurso.	Concesionario
Estudio de Impacto Ambiental, tramo Piura-Sullana y el tramo resultante del concurso.	Concesionario

Fuente: Anexo 9 de las Bases
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

9. Asimismo, de acuerdo con la cláusula 7.10 del Contrato de Concesión, las etapas de explotación y conservación de los tramos de la Calzada Actual se iniciarán luego que el Concedente entregue al Concesionario las Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, dichas entregas no deberán sobrepasar diciembre de 2011.

I.2 Tarifas reguladas

10. Al tratarse de una Concesión autosostenible, el peaje sustenta el ingreso percibido por el Concesionario a lo largo del período de la operación sobre la vía. Así, el Concesionario podrá cobrar en las unidades de peaje de la calzada existente un monto igual a US\$ 1,50 (más el IGV y cualquier otro tributo aplicable). Asimismo, a partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación de las obras ejecutadas, se podrá cobrar una tarifa de US\$ 2,00.
11. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, las tarifas de peaje serán reajustadas cada doce meses y en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aceptación de las obras. Para tal efecto, se utilizará el siguiente método de ajuste:

Para las unidades de peaje donde se base tarifaria sea de US\$ 1,50:

$$Peaje = \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_1 \right] + \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Para las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de US\$ 2,00:

$$Peaje = \left[(US\$2.00 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_{0^1}} \right) \times TC_1 \right] + \left[(US\$2.00 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_{0^1}} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

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

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

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

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

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

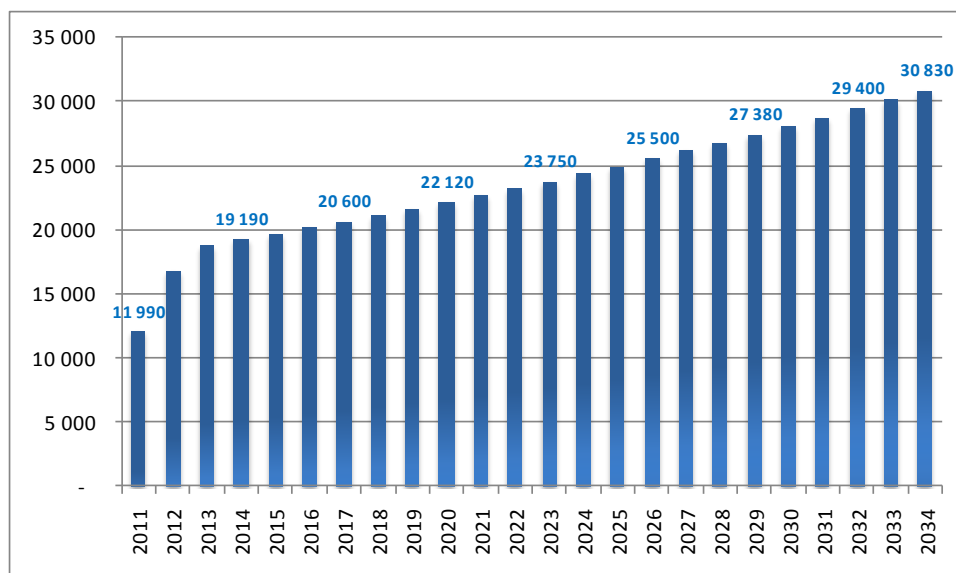
TC: Es el tipo de cambio, definido en el Contrato.

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

I.3 Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)

12. De acuerdo con la cláusula 10.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se compromete con el Concesionario a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales por peaje, durante el periodo que resulte menor entre: i) quince años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las obras; o, ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario. El IMAG correspondiente a cada año asciende a los montos indicados en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 2: Evolución del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG), 2011-2034
(En miles de US\$)



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

I.4 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

13. Al igual que en otras concesiones autosostenibles, el Concesionario deberá efectuar los siguientes pagos o transferencias:
- **Pago por derecho de la Concesión**: De acuerdo con la cláusula 10.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
 - **Aporte por Regulación**: De acuerdo con la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, acordada a través con base en las leyes N°26917 y N°27332, el Concesionario entregará al Regulador el equivalente al 1% de la facturación.
 - **Aporte por Supervisión**: El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del Fideicomiso por Recaudación, según se establece en el Anexo XI del Fideicomiso de Recaudación y cláusula 10.6, equivalente al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009

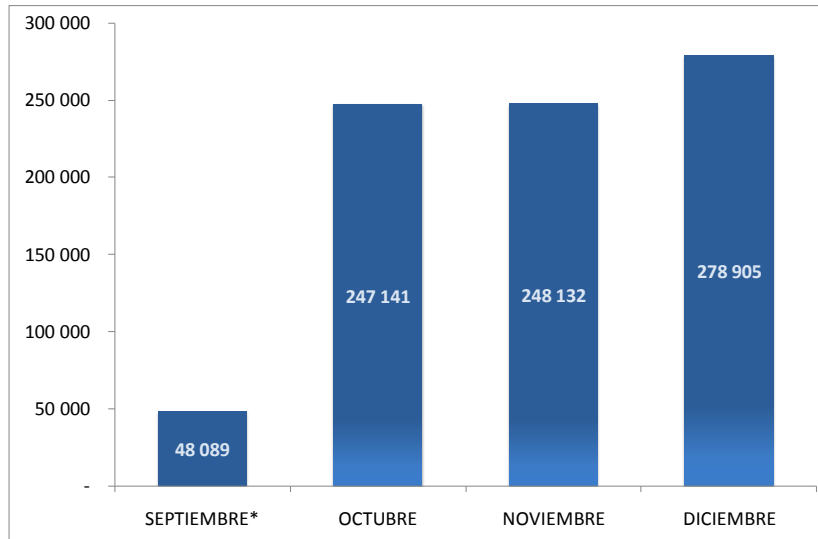
II.1 Zona de influencia

14. De acuerdo con el Contrato de Concesión, una de las primeras condiciones para el avance de las obras era la entrega de la calzada existente (tramos viales Trujillo-Chiclayo-Piura-Sullana).
15. Las cláusulas 5.11 y 5.12 menciona que las áreas de terreno referidas al Área de la Concesión deberán ser entregadas por el Concedente al Concesionario en un solo bloque o en más de una vez, en los siguientes plazos: a más tardar 30 días calendario contados desde la fecha de suscripción del Contrato (las áreas de terreno del tramo Piura-Sullana deberán ser entregadas por el Concedente a más tardar a los 30 días calendario desde la acreditación del cierre financiero, para que el Concesionario pueda iniciar la ejecución de obras), el saldo debe ser entregado en una o más oportunidades por el Concedente a más tardar a los 240 días calendario de la suscripción del acta de entrega del tramo Piura-Sullana y deberán corresponder a kilómetros continuos desde el inicio de la concesión, del Sur hacia el Norte.

II.2 Tráfico de vehículos

16. Desde septiembre de 2009 (mes en que la vía pasó a manos del Concesionario) hasta diciembre de 2009, transitaron por la carretera un total de 822 267 vehículos, de los cuales el 43,2% fueron livianos y el 56,8% restante fueron vehículos pesados. Cabe resaltar que, aun sin comenzar la ampliación de la segunda calzada, las proyecciones del flujo vehicular se han mostrado auspiciosas hacia fines de año. Así, del último trimestre de operación en el 2009, el mes de diciembre destacó como el de mayor flujo vehicular con 278 905 unidades.

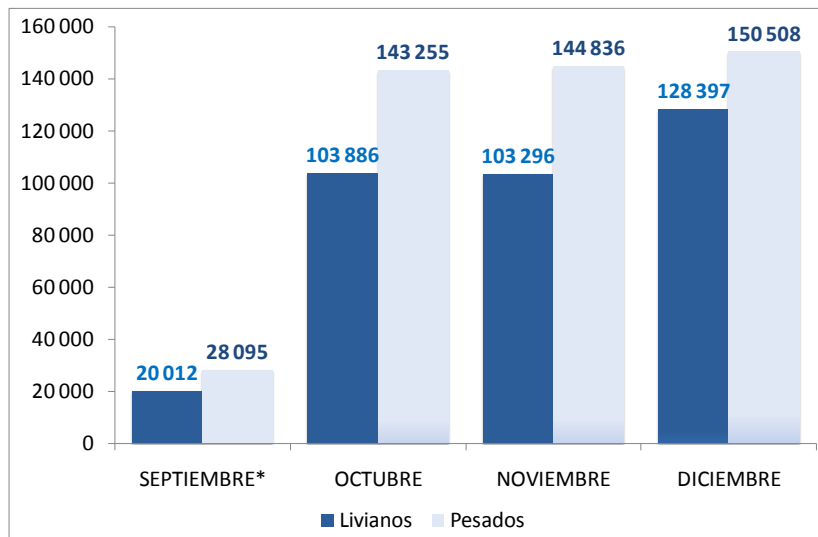
Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico vehicular, 2009
(En unidades)



(*) Información desde el 25 de setiembre.
Fuente: Autopista del Sol
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

17. Como se ha señalado, la Autopista del Sol es mayormente utilizada por vehículos pesados, los cuales contribuyeron con el 58% del tráfico total entre los meses de septiembre y noviembre. No obstante, en diciembre la proporción de este tipo de vehículos se vio reducida al 54% como resultado del mayor aumento en el tránsito de los vehículos livianos.

Gráfico N° 4: Evolución mensual del tráfico según tipo de vehículo, 2009
(En unidades)

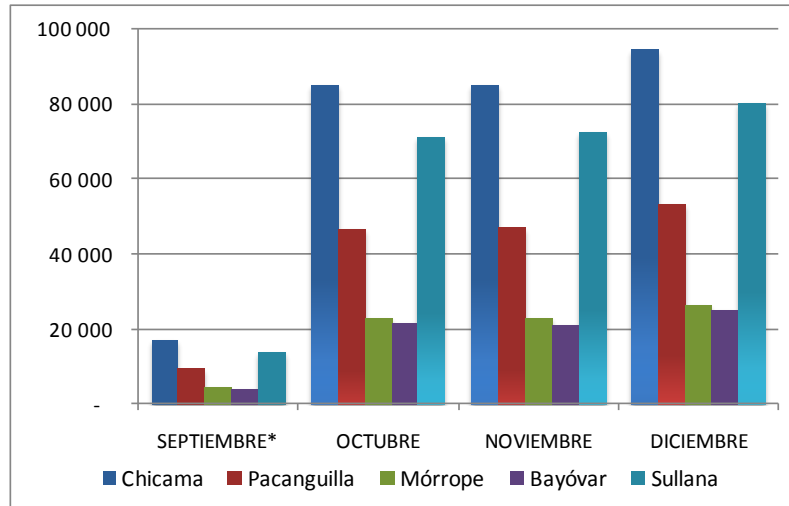


(*) Información desde el 25 de setiembre.
Fuente: Autopista del Sol
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

18. En cuanto al tráfico agregado por estación de peaje, la unidad de peaje de Chicama registró el mayor número de vehículos durante todos los meses. La unidad de peaje de Sullana fue la segunda estación con mayor tránsito (237 827 ó 29%

del tráfico total); cabe señalar que fue la que recibió la mayor cantidad de vehículos livianos en estos meses (136 627).

Gráfico N° 5: Evolución mensual del tráfico por estación de peaje, 2009
(En unidades)



(*) Información desde el 25 de setiembre.

Fuente: Autopista del Sol

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

19. De otro lado, a fin de comparar el nivel de tráfico en la Autopista del Sol con el de otras vías concesionadas, se ha calculado el Índice Medio Diario (IMD), el cual es un indicador que proporciona un promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por la carretera en un día. Así, entre septiembre y diciembre de 2009, el IMD del tramo Trujillo - Sullana fue de 8 390 unidades vehiculares, aún por debajo de otras vías de mayor período de operación en la costa peruana, como la Red Vial N°6 (Coviperu, con 14 254 unidades en el 2009) y la Red Vial N°5 (Norvial, con 14 465 unidades para el mismo año).

II.3 Evolución de las tarifas reguladas

20. Como se mencionó anteriormente, el derecho por uso de vía es la única tarifa regulada y esta debe ser reajustada anualmente en función del Índice de Precios al Consumidor (IPC) de Perú y el Consumer Price Index (CPI) de EEUU.
21. Las tarifas para el 2009 fueron establecidas según la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, según la cual los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.

Cuadro N° 5: Tarifa establecida en todas las unidades de peaje, 2009
(En US\$, sin incluir IGV)

TIPO DE VEHÍCULO	UNIDAD DE COBRO	TARIFA
Liviano	Por vehículo	1,50
Pesado	Por eje	1,50

Fuente: Autopista del Sol

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.4 Avance de Obras 2009

22. El Concesionario está obligado a ejecutar las obras ofertadas durante el concurso en un plazo máximo de 48 meses. En ese sentido, la cláusula 6.10 del Contrato de Concesión establece que la construcción de la Segunda Calzada se deberá iniciar a más tardar a los treinta (30) días calendario de haber acreditado el cierre financiero. Para ello, será necesaria la verificación de las siguientes condiciones:
- i) El Concesionario haya acreditado el cierre financiero.
 - ii) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía correspondiente al tramo Piura-Sullana, de acuerdo a la cláusula 5.11.
 - iii) El Concedente haya aprobado los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para la construcción de la Segunda Calzada, a cargo del Concesionario.
 - iv) Se haya presentado el Programa de Ejecución de Obras.
 - v) Haber cumplido con otros aspectos relacionados con los contratos de construcción, garantías, entre otros.
23. Considerando lo anterior, al finalizar el 2009 no se realizó ningún avance de obras, la construcción de la segunda calzada debería iniciarse a fines del 2010.

II.5 Desempeño financiero

24. Siendo el primer año de operaciones de Concesionaria Vial del Sol S.A, entre los aspectos de mayor importancia en cuanto a las finanzas de la empresa, resaltan los costos de operación de cobro de peajes y pesajes, así como el saldo en cuentas por cobrar al fideicomiso y en efectivo y equivalente de efectivo (cuentas corrientes bancarias).

Resultados del ejercicio y situación patrimonial

25. Durante el 2009, los ingresos por concepto de peaje, aún sin la construcción de la Segunda Calzada (objeto de la Concesión), superaron los S/. 5 millones, de los cuales fueron liberados y transferidos a favor de la Concesionaria S/. 2,343 millones y quedaron pendientes de transferir S/. 2,760 millones que se muestran como Cuentas por Cobrar Fideicomiso en el Balance General.
26. Por su parte, los costos de operación del Concesionario sumaron S/. 5,273 millones, los cuales se componen, principalmente, por los honorarios por servicios de ingeniería del proyecto (S/. 3,115 millones). Los S/. 956 mil de gastos de administración incluyen, principalmente, servicios prestados a terceros (S/. 146 mil), estudios de impacto ambiental (S/. 147 mil) y la retribución a OSITRAN (S/. 134 mil).
27. El resultado operativo fue negativo en S/. 1,126 millones), con lo cual la pérdida neta del período alcanzó los S/. 1,004 millones.

Cuadro N° 6: Estado de Pérdidas y Ganancias - COVISOL, del 26 de setiembre al 31 de diciembre de 2009
(En miles de S/.)

	S/. 000
Ingresos por reembolso de gastos por el Fideicomiso	5 103
Costo de operación de cobro de peajes y pesajes	-5 273
Pérdida bruta	-170
Gastos de administración	-956
Pérdida de operación	-1 126
Ingresos financieros	7
Gastos financieros	-113
Ganancia en cambio	16
Pérdida en cambio	-209
Otros ingresos	1
Otros gastos	-10
Pérdida neta antes de Impuesto a la Renta	-1 434
Impuesto a la Renta	430
Pérdida neta del periodo	-1 004

Fuente: Estados Financieros Auditados 2009 - COVISOL

28. Al cierre del año 2009, el capital social ascendió a S/. 6,1 millones; no obstante, el patrimonio neto cerró en S/. 5,1 millones debido a la pérdida del periodo.

Cuadro N° 7: Balance general – COVISOL, al 31 de diciembre de 2009
(En miles de S/.)

ACTIVO	S/. 000	PASIVO Y PATRIMONIO	S/. 000
Activo corriente		Pasivo Corriente	
Efectivo y equivalentes de efectivo	3 804	Obligaciones financieras por arrendamiento financiero a corto plazo	25
Cuentas por cobrar Fideicomiso	2 760	Cuentas por pagar comerciales	2 006
Cuentas por cobrar a empresa vinculada	686	Cuentas por pagar a empresa vinculada	146
Otras cuentas por cobrar	183	Otras cuentas por pagar	895
Gastos contratados por anticipado	30	Total del pasivo corriente	3 072
Total de activo corriente	7 463		
Activo No Corriente		Pasivo No Corriente	
Impuesto a la Renta diferido	430	Obligaciones financieras por arrendamiento financiero a largo plazo	47
Vehículos, muebles y equipos, neto	302	Total de pasivo no corriente	47
Activos intangibles	20		
Total de activo no corriente	752	Patrimonio Neto	
		Capital	6 100
		Resultados acumulados	-1 004
		Total de patrimonio neto	5 096
TOTAL ACTIVO	8 215	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	8 215
CUENTAS DE ORDEN		CUENTAS DE ORDEN	
Fideicomiso - cuentas activas	21 674	Fideicomiso - cuentas pasivas	21 674

Fuente: Estados Financieros Auditados 2009 - COVISOL

III. PAGOS AL ESTADO

29. El pago correspondiente al aporte por regulación, del periodo comprendido entre el 26 de setiembre y 31 de diciembre del 2009, ascendió a S/. 134 000. De acuerdo con el artículo 14° de la Ley de Creación de OSITRAN (Ley N°26917), se establece que la tasa de regulación para las entidades prestadoras no podrá exceder el 1% de su facturación anual.