

2012

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA
CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6
(TRAMO PUENTE PUCUSANA – CERRO
AZUL - ICA)



Gerencia de Regulación

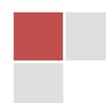


OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	13
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	14
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	15
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	18
VI. TARIFAS REGULADAS	20
VII. INVERSIONES	22
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
IX. PAGOS AL ESTADO	33
ANEXO	35



Cuadros

Cuadro N° 1: Red Vial N° 6.....	6
Cuadro N° 2: Descripción de las principales obras.....	9
Cuadro N° 3: Adendas al Contrato de Concesión	12
Cuadro N° 4: Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo, 2011-2012	17
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes, 2012	17
Cuadro N° 6: Número de accidentes y asistencias registrados durante la concesión.....	18
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el Concesionario a partir de marzo de 2012.....	20
Cuadro N° 8: Avance de obras a diciembre de 2012	23
Cuadro N° 9: Estado de ganancias y pérdidas	27
Cuadro N° 10: Balance general	29

Gráficos

Gráfico N° 1 Evolución del tráfico vehicular por peaje.....	15
Gráfico N° 2 Tráfico vehicular	16
Gráfico N° 3 Estructura del tráfico vehicular según tipo de vehículo y por estación de peaje, 2012 ..	16
Gráfico N° 4 Evolución vehicular según tipo de vehículo y por estación de peaje	17
Gráfico N° 5 Indicadores operativos 2007-2012.....	18
Gráfico N° 6 Reclamos 2006-2012	19
Gráfico N° 7 Tiempo de espera en cola (tec) 2006-2012	19
Gráfico N° 8 Inversiones acumuladas ejecutadas y reconocidas.....	22
Gráfico N° 9 Recaudación por estación de peaje.....	25
Gráfico N° 10 Ratios de rentabilidad 2006-2012.....	30
Gráfico N° 11 Ratios de liquidez 2006-2012	30
Gráfico N° 12 Ratios de solvencia y endeudamiento 2006-2012.....	31
Gráfico N° 13 Covenants 2010 - 2012	32
Gráfico N° 14 Retribución al estado	33
Gráfico N° 15 Aporte por regulación	34

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ubicación de unidades de peaje	7
Ilustración N° 2: Nuevo plan de obras contractual.....	22





INFORME DE DESEMPEÑO 2012

CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6

Resumen Ejecutivo

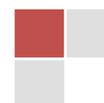
La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino.

A la fecha, esta concesión cuenta con 5 adendas suscritas. La última fue firmada el 13 de agosto de 2012 y tuvo como objeto sustituir la Obra de Revegetación y su Mantenimiento, de las progresivas 0+000 al 53+386 km, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas, por la Construcción del Intercambio vial Asia y la construcción del Puente Peatonal Asia, otorgándose 6 meses para su construcción. Además, se modificaron los términos de la Tabla que contiene los Valores Mínimos de Niveles de Servicio Global.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 25% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 231,86 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 86,53 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	5

Los servicios que a la fecha se prestan en esta concesión son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real. Además, COVIPERÚ presta los siguientes servicios opcionales: seguro de accidentes, internet en el peaje de Chilca, servicio de información al usuario, TELEPASS y vales prepago.

Con respecto al tráfico de vehículos, éste ha registrado un aumento de 11,8% con respecto al 2011, siendo la estación de Chilca la que recibió el 53,5% del total de vehículos, seguida por Jahuay e Ica, que acumularon el 25,6% y 20,8%, respectivamente. A su vez, del total de vehículos que circularon



por la Red Vial N° 6, el 55% fueron vehículos livianos, siendo su mayor afluencia en los meses de la temporada de verano. De esta manera, el tráfico de ejes cobrables se incrementó en 10,5% respecto a lo registrado el año anterior.

Las tarifas aplicadas se mantuvieron en S/. 5,50 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para vehículos pesados, en la estación de Ica; y, en S/. 11,00 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para vehículos pesados, en las estaciones de Chilca y Jahuay, debido a que se cobra en un solo sentido.

A diciembre de 2012, la inversión ejecutada acumulada asciende a USD 86,5 millones, lo que representa el 37,3% del total de inversión comprometida. En el año 2012, OSITRAN no reconoció inversiones ejecutadas ya que el avance de obras realizadas, en el 2012, por el Concesionario se reconocerán en el 2013. De acuerdo con lo indicado por la empresa, se culminaron las obras de la primera calzada derecha 1+600 - 20+301, el 94,3% del intercambio vial de Asia y el 99,21% del puente peatonal de Asia.

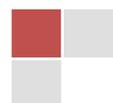
El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 118,2 millones, registrándose un incremento de 10,3% con respecto al año 2011. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 46% del total. Asimismo, el Concesionario obtuvo ingresos equivalentes a S/. 1,9 millones por la venta de los servicios de vales de prepago y TELEPASS (telepeaje).

El análisis financiero muestra que COVIPERÚ registra ganancias netas provenientes del aumento de los ingresos percibidos y la reducción de los gastos administrativos; así, la utilidad neta del año 2012 fue de S/. 11,5 millones. A partir del Balance General se puede observar que la empresa ha disminuido el volumen total de activos, pasando de S/. 347,9 millones en el 2011 a S/. 327,2 millones en el 2012, hecho que representa una reducción del 5,9%, explicado principalmente por la reducción de activos intangibles.

De acuerdo al análisis de ratios, la Concesionaria es una empresa altamente apalancada cuya capacidad para cubrir sus obligaciones en el corto plazo se ha ido deteriorando con el paso de los años. Esto es como consecuencia del adelanto de las obras provenientes de las Adendas N° 3, 4 y 5. Por otro lado, el margen neto en el 2012 es de 11,5%, la rentabilidad sobre el patrimonio es de 9,7% y la rentabilidad sobre los activos de 3,5%.

Por el lado de su desempeño operativo, se observó que en el 2012 se produjeron 258 accidentes, 503 personas atendidas, 4 393 asistencias mecánicas y 863 asistencias médicas, registrando cada una ligeras variaciones con respecto al año 2011. En términos de número de accidentes por cada cien mil vehículos, el índice registró una pequeña caída pasando de 3,0 en 2011 a 2,7 en 2012. De igual manera, el índice de asistencia mecánica cayó de 48,9 a 46,6 por cada cien mil vehículos. Asimismo, el índice de asistencia médica bajó de 11,0 a 9,2, por cada cien mil vehículos que transitaban por la concesión y el índice del número de personas atendidas en los accidentes pasó de 6,9 a 5,3.

Durante los primeros 4 años de la Concesión, COVIPERÚ pagó una tasa de retribución al Estado, equivalente al 1% de sus ingresos mensuales. A partir del quinto año y hasta el término del periodo de Concesión, 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. En el 2012, el importe por concepto de retribución al Estado ascendió a S/. 18,7 millones; mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de aporte por regulación, ascendió aproximadamente a S/. 1 millón.



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6



I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6) 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., al haber ofertado una retribución al Estado del 18,61% del cobro de peaje.
2. El Contrato de Concesión se suscribió el 20 de septiembre de 2005, con un periodo de vigencia de 30 años, el mismo que podría ampliarse a 32 años en el caso que la Segunda Etapa de construcción se inicie entre el año 17 y 19. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de 221,7 km de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1 RED VIAL N° 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

3. La concesión de la Red Vial N° 6 es de tipo onerosa, por lo que se otorgó 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. Dichas tarifas fueron fijadas en el Contrato de Concesión; y, a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, estas serán ajustadas anualmente de acuerdo a un promedio del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el 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 Ilustración N° 1).

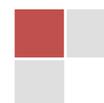
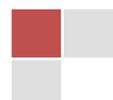




Ilustración N° 1: UBICACIÓN DE UNIDADES DE PEAJE

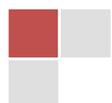
I.1. COMPROMISOS DE INVERSIÓN

6. La inversión estimada para el proyecto asciende a USD 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 de los predios necesarios para su ejecución por parte del Concedente. En esta etapa se prevé una inversión de USD 59 millones.
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 misma 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 USD 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.
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.



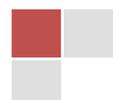
Cuadro N° 2 DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES OBRAS (En miles de USD)		
ETAPA	INVERSIÓN (sin IGV)	OBRA
Preparatoria		* Puesta a punto 72,70 km Autopista existente tramo Puente Pucusana - Cerro Azul. * Puesta a punto entre las progresivas 94+400 y 148+995 (Pisco - Guadalupe).
Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato.	12 354,41	* 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. * Construcción del intercambio vial Cerro Azul. * Construcción de dos unidades de peaje por reubicación de Jahuay y Guadalupe.
Primera	58 711,89	* Puesta a punto Pampa Clarita - Chíncha 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, Pisco, Río Chico y Matagente –los dos últimos ubicados en Chíncha–, y sobre la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de tres Intercambios viales: en Chíncha Alta, Pampa Clarita y San Andrés. * Construcción de seis pasos a desnivel: uno en Cochahuasi, tres en Chíncha, uno en Chíncha Alta y uno en Pisco. * Construcción de la primera calzada entre las progresivas 53+386 (intercambio Chíncha Alta) y 94+400 (empalme nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco).
Dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios.		
Segunda	45 456,61	Módulo A * 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 Chíncha Alta. * Construcción de un puente en el Río Cañete y dos puentes en la quebrada Topará.
Entre los años 12 y 16 según lo señalado en el anexo II del Contrato de Concesión.	41 222,80	Módulo B * Construcción de la segunda calzada de autopista entre las progresivas 53+386 y 94+500, intercambio Chíncha Alta y empalme nuevo trazo en Pisco. * Construcción de un puente sobre los ríos Pisco, Chico, y Matagente, y en la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de los intercambios viales en Chíncha Alta, San Andrés y Paracas.
Total Sin Incluir Etapa III	157 745,72	
Tercera	34 345,59	* Construcción segunda calzada empalme nuevo trazo - Guadalupe, entre las progresivas 94+500 y 148+995.
Cuando el promedio de tráfico sea 23 millones de ejes cobrables, a más tardar 5 años antes de la culminación de la concesión.		
Total incluyendo Etapa III	192 091,31	

Fuente: Contrato de Concesión

I.2. PAGOS AL ESTADO

9. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:

- 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 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 de Concesión.

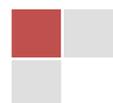


10. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en el sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el Concesionario desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión hasta la fecha de entrega de la "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras", deberá depositar directamente a un fideicomiso el 16,61% 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.
11. 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:** 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 etapa¹ y deberá ser depositado por el Concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin.

I.3. ADENDAS SUSCRITAS

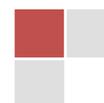
12. Al cierre de 2012 se han firmado cinco adendas al Contrato de Concesión, tal como lo describe el Cuadro N° 3. La Primera Adenda modificó e incluyó las cláusulas 1.5; 6.20; 6.22; 8.14; los numerales 1,6 y 5 del anexo II; y la sección 2 del Anexo I. La Segunda Adenda estuvo avocada a la ejecución de 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. La Tercera Adenda tuvo por objeto modificar las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión. La Cuarta Adenda tuvo la finalidad de adelantar las obras de la segunda etapa, por lo que se modificaron las cláusulas 6.17, 9.10 y el Anexo II. Finalmente, la Quinta Adenda corresponde a la sustitución de obras de revegetación por la ejecución de otras, motivo por el cual se modificaron el Anexo I, II y VI del contrato de concesión.
13. El 28 de agosto de 2007, COVIPERÚ y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) firmaron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión. Dicha adenda tuvo 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 implicó la modificación de 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, a fin de poder enmarcarlas dentro de las definiciones de "Obras Nuevas" y "Obras Complementarias". Asimismo, se incluyó el numeral 6 en el Anexo II.
14. El 8 de abril de 2009, el Concesionario y el Concedente firmaron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, las cuales modificaron las cláusulas 5.2, 6.1 y los numerales 2 y 3.1 del Anexo II. Dicha adenda tuvo por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevó a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. También actualizó plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria, realizando el intercambio entre obras de la primera etapa y del Módulo A de la segunda etapa, adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el concedente. Se buscó,

¹ 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.



principalmente, que no varíe el monto total de las inversiones en cada una de las etapas mencionadas.

15. El 16 de marzo de 2010, COVIPERÚ y el MTC suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, con la finalidad de autorizar al Concedente la ejecución directa de las nuevas obras determinadas por el Concedente (previa opinión del OSITRAN), siempre y cuando exista mutuo acuerdo de las partes. Para esto, se modificaron las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión, las cuales indicaban anteriormente que la ejecución de las nuevas obras estarían a cargo de la empresa ganadora del procedimiento administrativo de selección convocado por el Concedente.
16. Dicha adenda señala que los costos de la ejecución de las obras nuevas y la elaboración de los estudios correspondientes pueden ser aplicados ya sea i) con cargo a la Retribución y/o ii) mediante compensación de las inversiones originalmente previstas para la reubicación de las unidades de peaje de Jahuay e Ica u otras obras previstas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Finalmente, el cumplimiento de las obras nuevas se garantizarán a través una garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de obras, de carácter solidario, irrevocable, incondicional y de realización automática a solicitud del MTC y equivaldrá al 10% del costo total de la nueva obra.
17. El 15 de junio de 2011, las partes suscribieron la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión con la finalidad de adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Puesta a Punto de la calzada en el tramo Pampa Clarita e Intercambio Chincha Alta, además de la construcción de un puente de 35 metros lineales sobre la quebrada de Tambo de Mora, indicados en el Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras, estipulado en el Anexo II del Contrato de Concesión, por un monto ascendente a USD 10 millones. La garantía de fiel cumplimiento de estas obras está incluida en la carta fianza por Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras de Primera Etapa. Finalmente, la adenda incorpora el Régimen económico de adelanto de inversiones, en el cual se establece la evaluación financiera, el procedimiento para el descuento de la Retribución y el Monto de Incidencia Financiera producto del adelanto de inversiones. La forma de pago será mensual y del 17,61% de la retribución que se paga al Concedente, a excepción del último mes de liquidación.
18. El 13 de agosto de 2012, se suscribió la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión por la cual se sustituyeron las obras de revegetación y su mantenimiento correspondiente a las progresivas km 0+00 al km 53+386, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas antes de la suscripción de la Adenda. Dicho reemplazo se realizaría a cambio de la construcción del intercambio vial Asia – Primera Etapa y la construcción del puente peatonal Asia – Módulo A de la Segunda Etapa y sus respectivos mantenimientos, otorgándosele al Concesionario seis meses para la culminación de las obras.



**Cuadro N° 3
ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN**

DOCUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	ACCIÓN	CLÁUSULA	DETALLE
Adenda 1	28/08/2007	Modificación	1,5	Modificación de la definición de Obras Complementarias.
		Modificación	6,2	Modificación de la definición de Obras Nuevas y sus consecuencias.
		Modificación	6,22	
		Modificación	8,14	Referente al peaje y la tarifa.
		Modificación	Anexo I - Sección 2	Referente a la conservación de Obras Nuevas.
		Modificación	Anexo II - numeral 1	Referente a la construcción de un puente peatonal, otras obras nuevas y su aprobación.
		Modificación	Anexo II - numeral 5	Referente al tratamiento de bermas.
Adenda 2	08/04/2009	Incorporación	Anexo II - numeral 6	Referente a la reubicación de las unidades de peaje.
		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 Tercera Etapa.
		Modificación	5,2	Referente a la toma de posesión de bienes (predios).
Adenda 3	16/03/2010	Modificación	6,1	Modificación del cronograma de ejecución de obras de la Primera Etapa.
		Modificación	6,2	<ul style="list-style-type: none"> Se adiciona la posibilidad que se pueda retribuir al Concesionario por Obras Nuevas mediante la compensación de las Obras Contempladas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Se adiciona un procedimiento para la presentación del expediente técnico. Se establece un parámetro para la inversión a realizar por la empresa concesionaria ante la existencia de mutuo acuerdo entre las partes. Se establece una fecha tope para que el Concedente pueda solicitar Obras Nuevas. Se limitan las alternativas de compensación a la empresa concesionaria por las Obras Nuevas ejecutadas.
		Modificación	6,21	A falta de acuerdo entre las partes, se establecen expresamente los requisitos que debe cumplir quien realice las Obras Nuevas, en lo que respecta a condiciones técnicas, establecimiento de cartas fianza y su posible ejecución, así como la responsabilidad de la empresa concesionaria de realizar el mantenimiento a las Obras Nuevas.
		Modificación	6,22	Se estipula expresamente que las actividades de mantenimiento de las Obras Nuevas, sean estas ejecutadas por el Concesionario o por un tercero, serán realizadas por el Concesionario.
Adenda 4	15/06/2011	Modificación	16,1	Incorporación de un cuarto supuesto que permita efectuar modificaciones al Contrato de Concesión.
		Modificación	6,17	Referente a la aceptación de obras y su puestas en servicio una vez terminadas las Obras del sub tramo 4.
		Modificación	9,1	Referente a la garantía de ingresos por tráfico.
		Modificación	Anexo II - numeral 3	Referente al inicio de la construcción de las obras de la Segunda Etapa.
Adenda 5	13/08/2012	Incorporación	Anexo IX	Referente al régimen económico del adelanto de inversiones. El adelanto de inversiones acordado en la adenda se llevará a cabo con cargo al 17,61% de los ingresos mensuales por concepto de la retribución al Concedente, excepto el último mes.
		Incorporación	Anexo II - numeral 2 - literal i) Anexo II - numeral 3.1 - literal i) Anexo II - numeral 7 Anexo II - numeral 3 - literal e	Sustituir la Obra de Revegetación y su Mantenimiento, de las progresivas 0+000 al 53+386 km, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas; por la Construcción del Intercambio vial Asia y la construcción del Puente Peatonal Asia, para lo cual se le otorga de 6 meses para su construcción.
		Modificación	Anexo VI - numeral 1	
		Modificación	Apéndice 7 Anexo I	Referente a los términos de la Tabla que contiene los Valores Mínimos de Niveles de Servicio Global.

Fuente: Adendas 1, 2, 3, 4 y 5 al contrato de concesión.

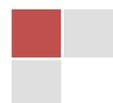


II. Servicios prestados

19. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
20. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
 - Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Total: 34 Sistemas SOS).
 - Servicio de auxilio médico las 24 horas.
 - Servicio de auxilio mecánico y grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.
21. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
 - Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
 - Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
 - Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
 - Servicio TELEPASS² en el Peaje de Chilca.
 - Servicio de Vales Prepago³.

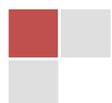
² El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en la Estación de Peaje de Chilca (casetas 7 y 8), km 66 de la Panamericana Sur, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

³ Se está trabajando con este sistema desde el mes de mayo del 2010. Está dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.



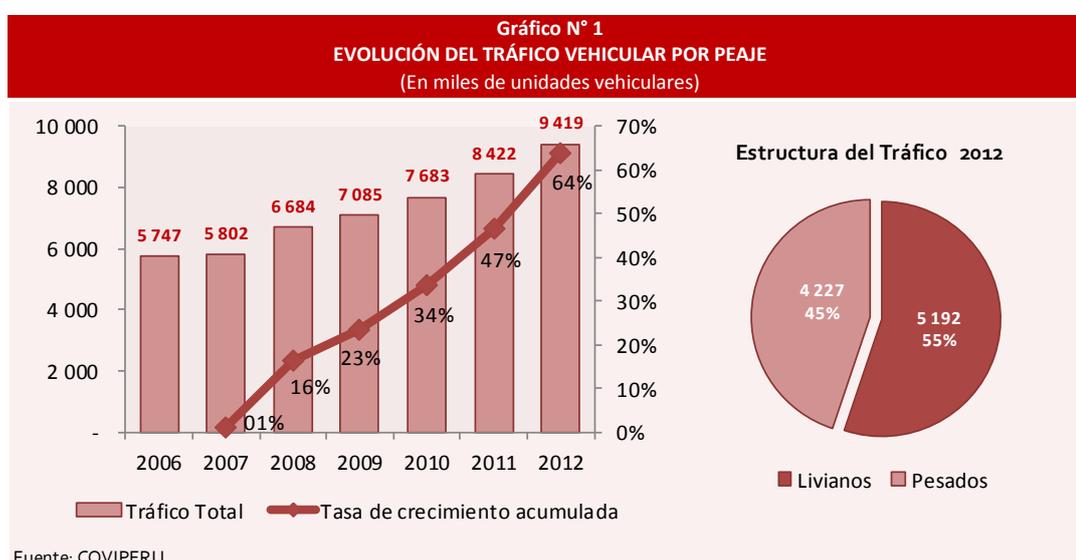
III. Hechos de importancia

22. El 13 de agosto de 2012, las partes firmaron la Adenda 5 al Contrato de Concesión con la finalidad de sustituir las obras de revegetación y su mantenimiento correspondiente a las progresivas km 0+000 al km 53+386, por la construcción del Intercambio Vial Asia, y los Puentes Peatonales de Asia y Chilca, así como la incorporación de los Valores Mínimos de Nivel de Servicio Global, del Apéndice 7 del Anexo I del Contrato de Concesión.
23. En agosto de 2012, se dio inicio a la ejecución de las obras del Intercambio Vial y Puente Peatonal Asia, las cuales se estiman sean concluidas en el mes de febrero 2013. Estas obras, buscan reducir los accidentes y el congestionamiento en dicho sector de la carretera.
24. Asimismo, se inició la ejecución del Mantenimiento Periódico del Sub Tramo N° 06, con una extensión de 56,5 kilómetros (km 236+400 al 290+877), el cual se estima sea concluido en el mes de marzo 2013.



IV. Tráfico de vehículos

25. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2012 alcanzó las 9,42 millones de unidades, de las cuales el 55,1% fueron vehículos livianos (5,19 millones) y el 44,9% restante fueron vehículos pesados (4,23 millones). El tráfico vehicular registró un aumento del 11,8% como consecuencia del incremento de la afluencia del 15,0% de vehículos ligeros (678 mil) y 8,0% de vehículos pesados (319 mil), con respecto a lo experimentado en el 2011.
26. Al observar la tasa de crecimiento acumulada, se observa que ésta se encuentra alrededor del 63,9%, indicando que el tráfico vehicular se ha incrementado en más de la mitad de lo registrado a inicios de la concesión⁴. Por otro lado, la tasa promedio de crecimiento anual del tráfico vehicular se encuentra en 8,7%⁵.

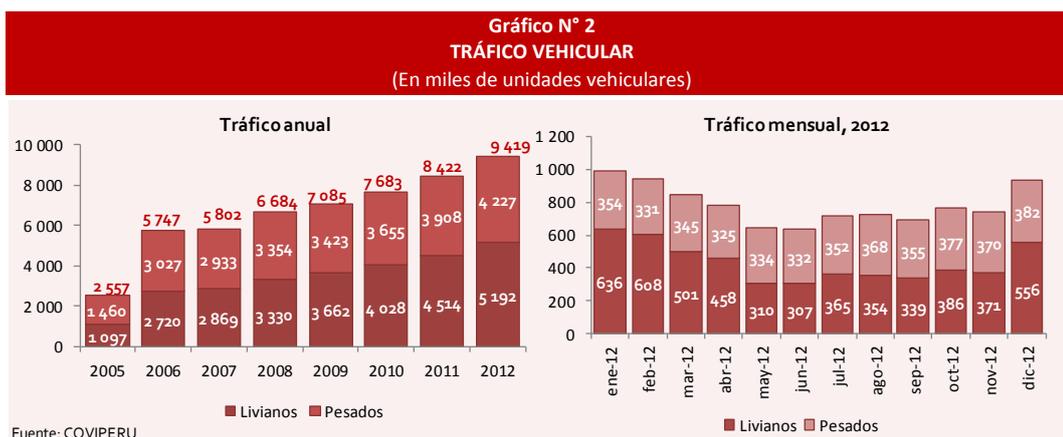


27. La tendencia anual revela que los vehículos livianos presentan, a la fecha, un crecimiento promedio anual del 11,4%, el cual resulta mayor al registrado por los vehículos pesados, los cuales han crecido a una tasa del 5,9% promedio anual. Estos promedios son mayores a los registrados el año anterior (livianos 2011: 10,7%; pesados 2011: 5,4%)

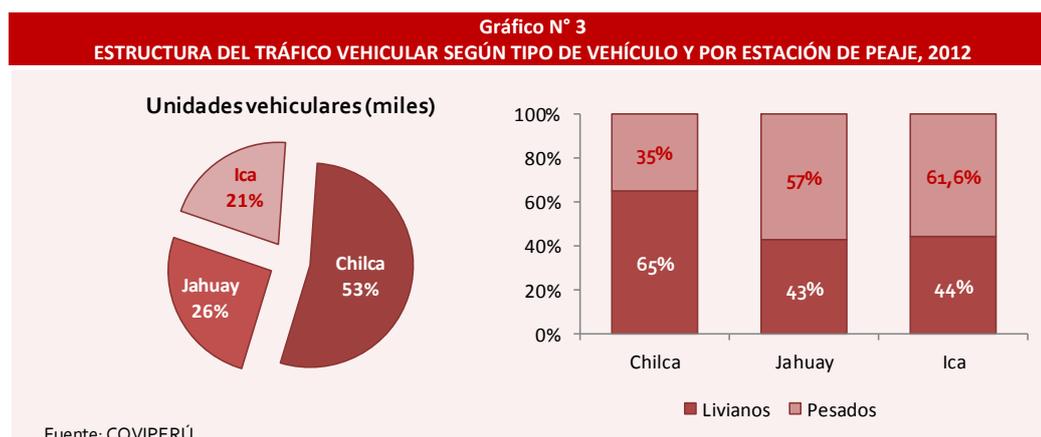
⁴ Como la Concesión se inició en setiembre de 2005, todo este año ha sido descartado con la finalidad de evitar una sobreestimación en la tasa. En ese sentido, el año inicial será el 2006, registrándose el primer crecimiento en el 2007.

⁵ *Ídem.*





28. Con respecto al flujo vehicular mensual, los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2012 fueron enero, febrero y diciembre, meses asociados a la temporada de verano; mientras que los meses con menor afluencia fueron mayo, junio y setiembre. En el caso de los vehículos pesados, el mayor volumen de tráfico se registró durante el cuarto trimestre del año (octubre, noviembre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.



29. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje⁶, en el 2012 la estación de Chilca recibió la mayor cantidad de tráfico (53% del total de vehículos), seguida por la estación de Jahuay (26%); mientras que la estación de Ica recibió 1,96 millones de vehículos, representando el 21% del tráfico total. Adicionalmente, se observa que la estación de Chilca se caracteriza por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, representando éstos un 65,4% del total de tráfico registrado en dicho peaje en el año 2012. Situación contraria ocurre en las garitas de Jahuay e Ica, donde predomina el tráfico de vehículos pesados, concentrando cada uno el 57,3% y 55,9% de sus respectivos tráficos.
30. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, la garita de Jahuay fue la de mayor crecimiento (12,3%), tanto en vehículos ligeros (+15,9%) como en vehículos pesados (+9,9%). En tanto, las estaciones de Chilca e Ica registraron crecimientos de 11,9% y 11,0%, respectivamente.

⁶ Cabe resaltar que las estadísticas de tráfico se calcula como la cantidad de ejes cobrables que transitan por la Red Vial, debido a que en las estaciones de Jahuay y Chilca el cobro de peaje se realiza en un solo sentido (A diferencia de la estación Ica, donde el cobro es en ambos sentidos).





31. Con respecto a la variación anual del tráfico, éste registró un aumento de 11,8% medido en unidades vehiculares y de 10,5%, medido en ejes cobrables. En el primer caso, los vehículos ligeros registraron una tasa de crecimiento anual del 15,0%; mientras que los vehículos pesados registraron una tasa de crecimiento anual del 8,2%. Con respecto a los ejes cobrables, se tiene que los vehículos ligeros registraron un crecimiento del 15,0%; mientras que los vehículos pesados registraron un aumento del 9,1%.

Cuadro N° 4
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2011-2012
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2012				2012	2011	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	2 775 823	2 066 804	2 135 042	2 441 632	9 419 301	8 422 229	11,8%
Ligeros	1 745 630	1 075 456	1 059 025	1 312 302	5 192 413	4 514 301	15,0%
Pesados	1 030 193	991 348	1 076 017	1 129 330	4 226 888	3 907 928	8,2%
Ejes cobrables	5 652 214	4 877 610	5 250 182	5 709 941	21 489 947	19 456 148	10,5%
Ligeros	1 745 630	1 075 456	1 059 025	1 312 302	5 192 413	4 514 301	15,0%
Pesados	3 906 584	3 802 154	4 191 157	4 397 639	16 297 534	14 941 847	9,1%

Fuente: COVIPERÚ

32. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, con lo cual los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad (7 420 482 ejes cobrables). De las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la estación de Chilca es la que presenta mayor tráfico por ejes cobrables, siendo su tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables, al igual que las estaciones de peaje de Jahuay e Ica.

Cuadro N° 5
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES 2012
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES					TOTAL	
	2	3	4	5	6		
Unidades Vehiculares	1 217 772	1 114 827	222 737	417 771	1 236 747	17 034	4 226 888
Chilca	593 174	420 714	85 780	158 366	481 272	7 058	1 746 364
Ica	273 854	323 039	57 909	114 969	320 893	4 858	1 095 522
Jahuay	350 744	371 074	79 048	144 436	434 582	5 118	1 385 002
Ejes Cobrables	2 435 544	3 344 481	890 948	2 088 855	7 420 482	119 238	16 299 548
Chilca	1 186 348	1 262 142	343 120	791 830	2 887 632	49 406	6 520 478
Ica	547 708	969 117	231 636	574 845	1 925 358	34 006	4 282 670
Jahuay	701 488	1 113 222	316 192	722 180	2 607 492	35 826	5 496 400

Fuente: COVIPERÚ

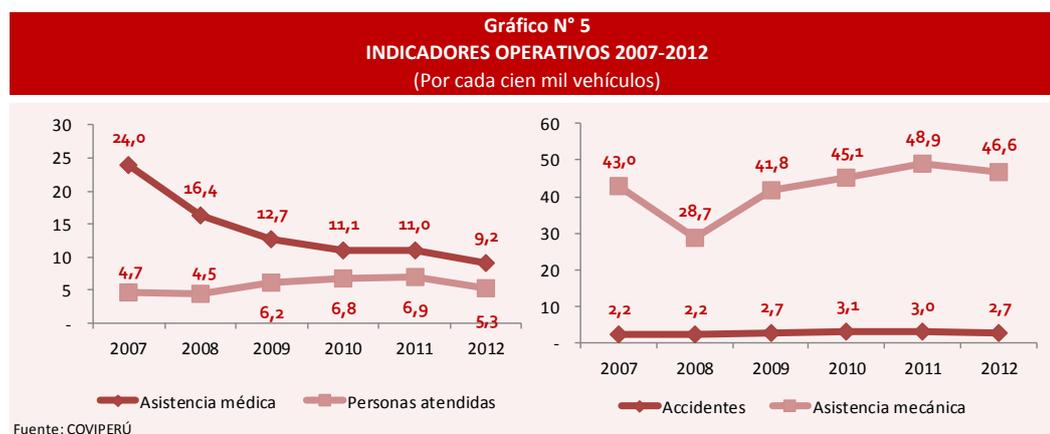
V. Desempeño operativo

33. En 2012 se produjeron 258 accidentes en la Red Vial N° 6; este número fue 2,4% superior al registrado en 2011. Asimismo, durante el 2012 se atendieron 503 personas, 12,5% menos que lo registrado en el 2011. Por otro lado, la asistencia mecánica aumentó en 6,6% y la asistencia médica se redujo en 6,6%, respectivamente, con respecto al año anterior.

Cuadro N° 6 NÚMERO DE ACCIDENTES Y ASISTENCIAS REGISTRADOS DURANTE LA CONCESIÓN						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Número de Accidentes	127	146	191	241	252	258
Número de personas atendidas	275	299	436	517	575	503
Asistencia mecánica	2 494	1 917	2 965	3 462	4 122	4 393
Asistencia médica	1 394	1 097	897	851	924	863

Fuente: COVIPERÚ

34. En términos relativos, se observa que el promedio anual de accidentes por cada cien mil vehículos ha disminuido ligeramente. Así, en el 2011, por cada cien mil vehículos se registró aproximadamente 3,0 accidentes mientras que en el 2012 dicho índice descendió a 2,7 accidentes por cada cien mil vehículos desplazados. De igual manera, el índice de personas atendidas en los accidentes se redujo, pasando de atender a 6,9 personas por cada cien mil vehículos en el 2011 a 5,3 personas en el 2012.



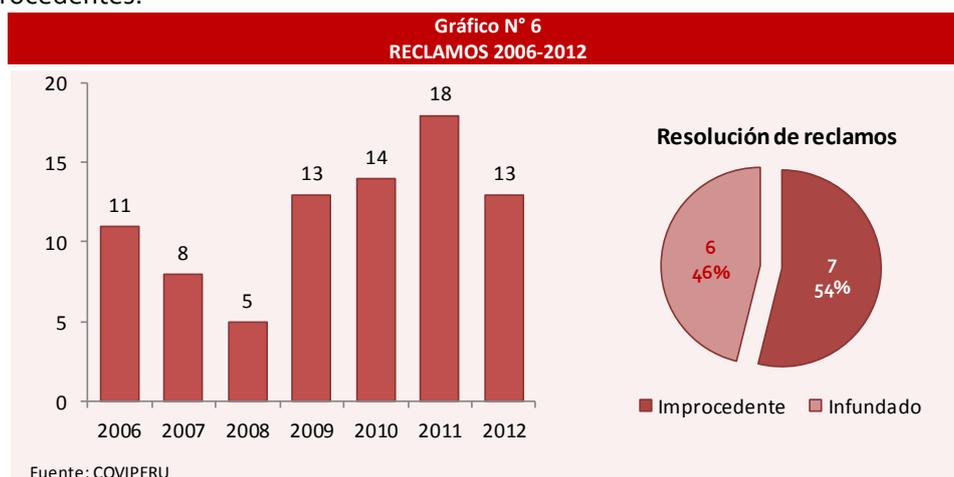
35. De otro lado, como parte de los servicios que presta el Concesionario a los usuarios de la carretera, se encuentra el servicio de auxilio mecánico y remolque. Este servicio es brindado para todo tipo de emergencias mecánicas, ya sean vehículos ligeros o pesados, las 24 horas del día, los 365 días del año. Al respecto, se han realizado 46,6 atenciones mecánicas por cada cien mil vehículos durante el 2012, cifra ligeramente inferior a lo registrado en el 2011. Cabe señalar que la solicitud de asistencia mecánica no necesariamente responde a la ocurrencia de un accidente, sino que puede deberse a fallas técnicas de los mismos vehículos sin necesariamente motivar un siniestro.
36. Con respecto a la asistencia médica (servicio de ambulancia), ésta presenta una tendencia ligera a la baja, pasando de atender en el 2011 a 11,0 personas por cada cien mil vehículos que transitaban por la concesión, a 9,2 personas en el 2012.



37. Con respecto al total de reclamos anuales, éstos han sufrido una disminución del 28% en el 2012 generando un total de 13 reclamos, de los cuales 8 fueron realizados en la estación de peaje de Chilca, 2 en estación de peaje de Jahuay, 1 en la estación de peaje de Ica, 1 en la página web de COVIPERÚ y finalmente, 1 en la página web de OSITRAN. Los tipos de reclamos se describen a continuación:

- Daños causados al vehículo (parabrisa y llanta)
- Demora en el tránsito por falla en el sistema
- Disconformidad con número de casetas y personal
- Disconformidad con obras del intercambio vial Asia
- Pago de peaje por usar la vía 15 minutos
- Reclamo por cambio de factura
- Reclamo por el doble pago de la tarifa de peaje
- Sistema Telepass (funcionamiento, cobro y visualización de saldo)
- Sugerencia sobre descuentos por telepass
- Sugerencia sobre procedimiento de emisión de nueva factura

El resultado final de los reclamos fue que el 46% de éstos resultaron infundados y los restantes improcedentes.



38. El tiempo de espera en cola – TEC, es el promedio de tiempo en espera por vehículo, ponderado por el número de vehículos atendidos, el cual no puede superar los 3 minutos por atención. En el 2012 se observó que en todas las unidades de peaje y pesaje de la concesión, este nivel de servicio se encuentra por debajo de lo previsto⁷ en el Contrato de Concesión, como se muestra en el siguiente cuadro:

**Gráfico N° 7
TIEMPO DE ESPERA EN COLA (TEC) 2006-2012
(en segundos)**

UNIDAD	TIEMPO PROMEDIO	TIEMPO MÁXIMO
Peaje Chilca	74	222
Peaje Jahuay	72	209
Peaje Ica	93	235
Pesaje Cerro Azul	15	27
Pesaje Ica	22	17

Fuente: Gerencia de Supervisión

⁷ El tiempo promedio de espera en cola no superó los 3 minutos, sin embargo en el periodo pico, donde el flujo vehicular aumenta, algunos vehículos superan lo exigido en el Contrato de Concesión (Tiempo máximo).



VI. Tarifas reguladas

39. Hasta el 12 de mayo del 2006, a solicitud del Concedente, el Concesionario cobró tarifas diferenciadas de S/. 3,16 y S/. 5/4,62 por eje (sin incluir IGV), a los vehículos pesados formales e informales, respectivamente, con la finalidad de promover la formalización de los transportistas públicos pesados.⁸ A partir de dicha fecha, se unificó la tarifa de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
40. Asimismo, desde el 12 de mayo del 2006, 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 2012 la estación de Chilca cobró un peaje de S/ 11,0 por vehículo ligero o eje, y las correspondientes a Jahuay e Ica cobraron un peaje de S/. 5,50 por vehículo ligero o eje, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 7
TARIFAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO A PARTIR DEL 1 DE MARZO DE 2012
(En Nuevos Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
1. Estación de peaje: Jahuay e Ica			
Vehículos Ligeros	Por unidad	4,66	5,50
Vehículos Pesados	Por eje	4,66	5,50
2. Estación de peaje: Chilca^{1/}			
Vehículos Ligeros	Por unidad	9,32	11,00
Vehículos Pesados	Por eje	9,32	11,00

1/ El cobro de peaje se realiza en un solo sentido.
Fuente: COVIPERU

41. Una vez que las obras de la primera etapa sean aprobadas⁹, se podrá cobrar una tarifa de USD 1,50 al tipo de cambio vigente a la fecha de la aprobación más el importe correspondiente al IGV y otros aportes de ley. Asimismo, los peajes podrán reajustarse en forma ordinaria cada 12 meses de acuerdo al siguiente mecanismo (Cláusula 8.17):

$$Peaje_i = \left[USD\ 1,50 * 50\% * \frac{CPI_i}{CPI_0} * TC_i \right] + \left[USD\ 1,50 * 50\% * \frac{IPC_i}{IPC_0} * TC_0 \right]$$

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 a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario.

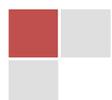
o: es el mes de finalización de las obras de la primera etapa.

⁸ Cabe señalar que el 07 de diciembre de 2005, el Concesionario solicitó al MTC la aplicación de la garantía tarifaria, conforme a la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión, la cual 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 íntegro) del peaje, entonces el Concedente estaría obligado a reconocer la diferencia tarifaria que corresponda. En ese contexto, el Concesionario solicitó al MTC que se liquide la diferencia entre el peaje cobrado a los vehículos formales y el peaje contractual.

⁹ Incluida la construcción del intercambio vial Asia, de acuerdo a la Adenda 5 al Contrato de Concesión.



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



VII. Inversiones

42. Al 31 de diciembre de 2012, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 86,5 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 37,3% del total de la inversión comprometida. Cabe señalar que en el 2012, no se reconocieron montos de avance de obras ejecutadas.



VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

43. Con la suscripción de la Adenda N° 2, el 8 de abril de 2009, se modificó el Cronograma de Obras Contractual, que permitió acelerar las Obras de la Primera Etapa, adaptándose éstas a la disponibilidad de terrenos que fueron comprados o expropiados por el Estado. En el siguiente gráfico se puede observar el nuevo plan de obras contractual.



Ilustración N° 2: NUEVO PLAN DE OBRAS CONTRACTUAL



44. Con la suscripción de la Adenda N° 5, el 13 de agosto de 2012, se modificó el Programa de Ejecución de Obras Contractual, lo que permitió sustituir la obligación de realizar la inversión en Revegetación de la Berma Central y Revegetación de intercambios viales, indicada en el Estudio de Ingeniería e Impacto Ambiental elaborado por la Asociación Alpha Consult S.A. – correspondientes a las progresivas del km 0+000 al km 53+386 (Sub tramos 2, 3 y 4)¹⁰, por la construcción de obras de seguridad vial (Intercambio Vial Asia y Puente Peatonal Asia) y su respectivo mantenimiento¹¹.
45. A continuación, se muestra un cuadro resumen de las obras realizadas por el concesionario a diciembre de 2012, las que corresponden a la Primera y Segunda Etapa e indicando, adicionalmente, el porcentaje de avance descrito:

Cuadro N° 8			
AVANCE DE OBRAS A DICIEMBRE DE 2012			
(En USD, sin IGV)			
Etapa	Inversión Referencial Total	Avance Acumulado a diciembre 2012	Inversión Referencial Acumulada a diciembre 2012
Primera Etapa	60 332 329,58	99,85%	60 239 955,61
Puesta a Punto del Sub tramo 4	2 415 553,97	100,00%	2 415 553,97
Const. Primera Calzada Derecha 1+600 - 20+301	14 064 991,93	100,00%	14 064 991,93
Const. Primera Calzada Tramos Intermedios			
- Primera de 21+200 a 22+200, 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200	4 191 220,23	100,00%	4 191 220,23
- Variante Perú LNG 28+000 a 33+000	2 984 970,35	100,00%	2 984 970,35
Const. Segunda Calzada Izquierda 1+600 - 38+620			
- 1+600-20+301	13 134 257,50	100,00%	13 134 257,50
- 20+301-28+000 y 38+000 a 38+620	5 803 437,14	100,00%	5 803 437,14
- 28+000 a 38+000	5 213 653,73	100,00%	5 213 653,73
Const. Puente sobre el Río Cañete (pte. derecho)	4 002 868,90	100,00%	4 002 868,90
Const. Puente sobre el Río Cañete (pte. izquierdo)	3 952 395,02	100,00%	3 952 395,02
Const. Puente Quebrada de Topara (calz. derecha)	344 246,08	100,00%	344 246,08
Intercambio Vial Pampa Clarita	1 684 083,48	100,00%	1 684 083,48
Construcción de Tres Pasos a Desnivel			
- Santa Bárbara	306 182,15	100,00%	306 182,15
- Cochahuasi	314 840,91	100,00%	314 840,91
- Herbay Bajo	299 188,34	100,00%	299 188,34
Construcción del Intercambio Vial Asia	1 620 439,85	94,30%	1 528 065,88
Adelanto Segunda Etapa	266 622,61	99,21%	264 516,34
Puente Peatonal Asia	266 622,61	99,21%	264 516,34

* Corresponde a la inversión realizada en el año 2012.
Fuente: COVIPERÚ

VI.2 ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO

46. 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.

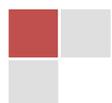
¹⁰ Es decir, desde el ingreso a Cerro Azul hasta el intercambio Chincha Alta.

¹¹ Es preciso señalar que de acuerdo a lo señalado por el Concedente, la obligación de Revegetación es para los Sub tramos 2 al 6 de la Concesión (14,9 km). El Sub tramo 1 (Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul, 7,2 km) no contempla la obligación de revegetación de la Berma Central.



47. Al respecto, en octubre de 2005, COVIPERÚ suscribió con la empresa Construcción y Administración S.A.C un contrato de mantenimiento de infraestructura vial, a fin de que esta última preste 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.

48. Durante el 2012, la empresa concesionaria realizó los trabajos de mantenimiento rutinario, tales como: limpieza de calzada y bermas; limpieza de cunetas; limpieza, reconfiguración de taludes y mantenimiento separador central; limpieza y mantenimiento de alcantarillas; conservación de puentes y obras de arte; limpieza, reposición, mantenimiento y ubicación señales horizontales y verticales; limpieza, reposición y mantenimiento de guardavías; pintado y repintado marcas y señales del pavimento; replantado, arreglo y mantenimiento de áreas verdes; control y manejo de sedimentos; parchado, tratamiento de fisuras, bacheos y sellos de calzada.



VIII. Resultados financieros

49. En el 2012 se recaudaron S/. 118,2 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de la recaudación en 10,3% con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones de Chilca y Jahuay, al igual que el año anterior, registraron los mayores niveles de recaudación, con S/. 54,0 y S/. 35,9 millones, los que representan el 46% y el 30% de la recaudación por peaje de la concesión, respectivamente. La estación de Ica recaudó S/. 28,3 millones, que representan el 24% del total recaudado.
50. La estación que presentó el mayor crecimiento en recaudación de peaje fue Jahuay, con una tasa de crecimiento del 10,8% con respecto a lo registrado en el año anterior; mientras que las estaciones de Chilca e Ica presentaron crecimientos del 10,3% y 9,6%, respectivamente. Los promedios anuales de crecimiento de la recaudación por estación se encuentran alrededor del 10%, al igual que el promedio anual de la recaudación total.
51. Adicionalmente, se observa que desde el 2009, las estaciones de Chilca y Jahuay tienen una tendencia creciente en sus tasas de crecimiento; mientras que la estación de Ica presentó una tasa de crecimiento de 13,9% en 2010 y los años posteriores esta ha sido cada vez menor.



Estado de Ganancias y Pérdidas

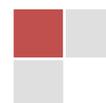
52. Del Estado de Pérdidas y Ganancias, se observa que la utilidad bruta ha tenido un decrecimiento del 2,6%. Este resultado se debe básicamente al incremento del 25,4% de los costos operativos, como consecuencia del mayor costo por mantenimiento periódico del sub tramo 6 y de la amortización de los intangibles, los cuales se tradujeron en el incremento del 27,7% del costo del servicio de peaje.
53. Respecto de los ingresos por peaje, como se ha señalado, estos se elevaron de manera importante en las tres estaciones. Asimismo, cabe resaltar que en el 2012 se intensificó la venta de los servicios de vales repago y TELEPASS (telepeaje), los cuales mostraron incrementos de 797,7% y 55,3%, respectivamente. Caso contrario ocurrió con los ingresos



- producto de la construcción de obras nuevas¹², los cuales registraron una caída del 78,9% a raíz de que la mayoría de éstas obras fueron ejecutadas y compensadas en el 2010.
54. Con relación al resultado antes del impuesto a la renta, éste registró una reducción del 13,3% producto del incremento del 40,0% de los gastos financieros provenientes de los intereses de cuentas por pagar comerciales, básicamente por las empresas relacionadas en operación y construcción de la concesión; y del incremento del 35,6% por concepto de ingresos provenientes de las diferencias del tipo de cambio.
 55. El menor pago de impuesto a la renta se debe a la suscripción de la Adenda 4 al Contrato de Concesión. La utilidad neta resultó tener un incremento del 73,2% con respecto a lo registrado el año 2011, pasando de S/. 6,66 a S/. 11,54 millones, como consecuencia de un menor pago del impuesto a la renta (72,1% inferior a lo pagado el año anterior)¹³.
 56. Con respecto a la composición de los resultados financieros, se observa que los ingresos por concepto de peaje han tenido una ligera reducción en la preponderancia de los ingresos totales, pasando de representar el 98,4% en el 2011 a 97,9% en el 2012. Dicha recomposición se debe al incremento de la relevancia de los vales prepago, los cuales han pasado de representar el 0,2% a 1,5% de los ingresos totales. Por otro lado, con respecto a los costos de la empresa, se observó que la participación de costos del servicio de la concesión representó el 51,2% de los ingresos del año 2012 (el año anterior fue de 44,1%) como consecuencia del mayor gasto por mantenimiento periódico. Finalmente, la ganancia neta del ejercicio pasó de representar el 7,3% de los ingresos en el 2011, al 11,5% de éstos en el 2012.

¹² Los ingresos por construcción de obras nuevas no contractuales son reconocidos según el método de grado de realización según la proporción de los costos del contrato incurridos en el trabajo ya realizado hasta la fecha, en relación con los costos totales estimados para el contrato. La CINIIF 12 Acuerdos de Concesión de Servicios indica que la empresa reconocerá por su importe bruto los ingresos y el margen de beneficio derivados de los servicios de construcción.

¹³ El menor monto de impuesto a la renta pagado en el 2012 se debe a que: (i) en el 2011 se registraron ingresos tributarios por concepto de adelanto de obras (Adenda 4), los cuales ascienden a S/. 4 441 miles; y, (ii) en el 2012 se presentaron gastos no deducibles a impuesto por un monto de S/. 1 553 miles.



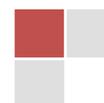
Cuadro N° 9					
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS					
(En miles de Nuevos Soles)					
	Del 01 de enero al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2012	2011	2012	2011	2012/2011
Peaje Chilca	44 740	41 069	44,4%	44,8%	8,9%
Peaje Jahuay	30 096	27 359	29,9%	29,9%	10,0%
Peaje Ica	23 770	21 743	23,6%	23,7%	9,3%
Construcción de nuevas obras	209	989	0,2%	1,1%	-78,9%
Telepeaje	413	266	0,4%	0,3%	55,3%
Vales prepago	1 562	174	1,5%	0,2%	797,7%
Total de ingresos operativos	100 790	91 600	100,0%	100,0%	10,0%
Costos del Servicio Peaje	(51 589)	(40 399)	51,2%	44,1%	27,7%
Costo de Construcción Nueva Obras	(238)	(916)	0,2%	1,0%	-74,0%
Total Costos Operativos	(51 827)	(41 315)	51,4%	45,1%	25,4%
Ganancia Bruta	48 963	50 285	48,6%	54,9%	-2,6%
Gastos de Administración	(28 670)	(29 508)	28,4%	32,2%	-2,8%
Otros ingresos	-	3	0,0%	0,0%	-100,0%
Ganancia Operativa	20 293	20 780	20,1%	22,7%	-2,3%
Ingresos financieros	465	71	0,5%	0,1%	554,9%
Gastos financieros	(16 677)	(11 909)	16,5%	13,0%	40,0%
Diferencia de Cambio (neto)	10 192	7 518	10,1%	8,2%	35,6%
Resultado antes de impuesto a las Ganancias	14 273	16 460	14,2%	18,0%	-13,3%
Gasto por Impuesto a las Ganancias	(2 729)	(9 794)	2,7%	10,7%	-72,1%
Ganancia Neta del Ejercicio	11 544	6 666	11,5%	7,3%	73,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012

Balance General

57. Respecto de la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa ha disminuido el valor de sus activos en 5,9%, pasando de S/. 348 millones en el 2011 a S/. 327 millones en el 2012. La razón principal es la reducción de la cuenta de activos intangibles del activo no corriente, la que tuvo una contracción del 3,3%, pasando de S/. 307 millones en el 2011 a S/. 297 millones en el 2012. Dicha variación se debió al aumento de la amortización de los costos de construcción en S/. 75 millones (el año anterior fue de S/. 46 millones).
58. Con relación a los activos corrientes, estos registraron una caída del 26,7% producto principalmente de la reducción de Otras Cuentas por Cobrar en 23,6% a raíz de la compensación total del descuento de la Retribución correspondiente al adelanto de obras de la Adenda 4 (que ascendía, en el 2011, a S/. 14,8 millones¹⁴) y el aumento del crédito por IGV generado por la adquisición de instalaciones, maquinarias, equipos y servicios prestados por terceros para la construcción de carreteras, intercambios viales, sub-tramos, entre otros. Por otro lado, es importante mencionar que la cuenta Efectivo y equivalente al Efectivo ha sufrido una reducción del 45,7% en el 2012 como consecuencia del vencimiento del depósito a plazo en moneda nacional, el cual redituaba un interés del 4% en el 2011.
59. Analizando el pasivo corriente, se observa que tuvo una disminución del 7,3% con respecto a lo registrado en el 2011, pasando de S/. 59,8 millones en el 2011 a S/. 55,4 millones en el 2012. Esto se debe a la reducción de las cuentas por pagar comerciales (-71,2%), neto del incremento de los préstamos u obligaciones financieras de la empresa (+927,6%). Con respecto a la primera cuenta, su fluctuación se explica por el menor saldo por pagar a las empresas relacionadas Construcción y

¹⁴ En el 2012, la liquidación fue mensual y compensada con la orden del 17,61%, cuyo monto ascendió a S/. 13,4 millones con excepción del mes de octubre en el cual se compensó el saldo restante equivalente a medio millón de Soles.



Administración S.A (CASA)¹⁵ por sus servicios en construcción de carreteras, intercambio vial, defensas ribereñas, instalación de guardavías, mantenimientos rutinarios, mantenimiento de bermas, entre otros; mientras que los préstamos aumentaron como consecuencia del vencimiento de la deuda adquirida con el Banco de Crédito del Perú¹⁶ para el financiamiento de capital de trabajo y la adquisición de nueva deuda con la empresa CASA, que vencen en el corto plazo.

60. Al observar el pasivo no corriente se encontró que éste ha sufrido una reducción del 15,5%, con respecto a lo registrado en el 2011, pasando de S/. 180 millones en el 2011 a S/. 152 millones en el 2012. Este movimiento, al igual que el pasivo corriente, se debió a los movimientos de las cuentas de préstamos y las cuentas por pagar comerciales de largo plazo. La primera registró un aumento del 58,2% producto de la deuda contraída con CASA; mientras que la segunda registró una caída del 98,9% a raíz de la reducción de las cuentas por pagar a CASA en el largo plazo. Ambos financiamientos generan un interés de 9,35% anual. Cabe resaltar que el 57,7% de las operaciones de endeudamiento del Concesionario fueron realizadas con CASA; mientras que el 41,3% con el Banco de Crédito del Perú.
61. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, este obtuvo un aumento del 10,7% a raíz del incremento de los resultados acumulados en 21,9%, debido a la ganancia neta del ejercicio del 2012 ascendente a S/.11,5 millones. El capital emitido y la reserva legal no sufrieron cambio alguno.
62. Con respecto a la composición del Balance General, se observa que la empresa ha sufrido una recomposición en su estructura. El activo no corriente representa el 91,4% del total de los activos (en el 2011 fue de 89%) y en su mayoría está compuesto por activos intangibles correspondientes a los costos de construcción en los que incurre el Concesionario. Por el lado de los activos corrientes, estos representan el 8,6% del total de activos y su principal cuenta es otras cuentas por cobrar, que representan en promedio el 5,8% del total de activos.
63. El pasivo representa más del 63,5% de los activos totales (en el 2011 fue de 69%), siendo el pasivo no corriente el más relevante con una participación de 46,5%; sin embargo, en el año 2011 la participación fue de 51,8%. Esta modificación en la composición del pasivo se debe a la reducción de las cuentas por pagar comerciales provenientes de CASA.
64. Finalmente, el patrimonio neto representa el 36,5% de los activos totales y está compuesto por el capital emitido que asciende a S/. 50,7 millones, las reservas legales que ascienden a S/. 4,6 millones y los resultados acumulados, que ascienden a S/. 64,2 millones en el 2012. La participación del patrimonio neto ha aumentado 5,5 puntos porcentuales, lo cual se debe principalmente a la menor participación del pasivo.

¹⁵ El 15 de octubre de 2007, se firmó el contrato de construcción con la empresa relacionada Construcción y Administración S.A. (CASA), para la ejecución de la Primera Etapa valorizada en USD 78,9 millones, de los cuales CASA financió USD 6 millones. Dicho monto generó intereses y sirvió como fondo de garantía de fiel cumplimiento en su momento. En diciembre de 2012, CASA y COVIPERÚ firmaron 3 contratos de financiamiento por un total de USD 35,5 millones.

¹⁶ El 19 de agosto de 2010, COVIPERÚ firmó un contrato de crédito a mediano plazo con el Banco de Crédito del Perú para el financiamiento de inversiones necesarias para la ejecución de las obras que corresponden a la Primera Etapa según se detalla en el Contrato de Concesión, por un importe de USD 35 millones, cuyo vencimiento es el 3 de setiembre de 2020.



Cuadro N° 10
BALANCE GENERAL
(En miles de Nuevos Soles)

	Al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2012	2011	2012	2011	2012/2011
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE	27 994	38 200	8,6%	11,0%	-26,7%
Efectivo y equivalente de efectivo	5 286	9 742	1,6%	2,8%	-45,7%
Cuentas por cobrar a Entidades Relacionadas	8	23	0,0%	0,0%	-65,2%
Otras cuentas por cobrar	18 960	24 820	5,8%	7,1%	-23,6%
Activos por impuesto a las Ganancias	1 110	1 936	0,3%	0,6%	-42,7%
Gastos pagados por anticipado	2 630	1 679	0,8%	0,5%	56,6%
ACTIVO NO CORRIENTE	299 211	309 693	91,4%	89,0%	-3,4%
Instalaciones, muebles y equipo (neto)	2 252	2 733	0,7%	0,8%	-17,6%
Activos Intangibles (netos)	296 959	306 960	90,8%	88,2%	-3,3%
TOTAL ACTIVO	327 205	347 893	100%	100%	-5,9%
PASIVO Y PATRIMONIO NETO					
PASIVO CORRIENTE	55 396	59 762	16,9%	17,2%	-7,3%
Obligaciones financieras	29 113	2 833	8,9%	0,8%	927,6%
Cuentas por pagar comerciales	13 529	46 970	4,1%	13,5%	-71,2%
Pasivos para beneficio a los empleados	960	1 126	0,3%	0,3%	-14,7%
Otras cuentas por pagar	3 225	3 035	1,0%	0,9%	6,3%
Provisiones	8 569	5 798	2,6%	1,7%	47,8%
PASIVO NO CORRIENTE	152 313	180 179	46,5%	51,8%	-15,5%
Obligaciones financieras a largo plazo	145 723	92 092	44,5%	26,5%	58,2%
Cuentas por pagar comerciales	907	81 559	0,3%	23,4%	-98,9%
Pasivos por impuesto a las Ganancias Diferidos	5 683	6 449	1,7%	1,9%	-11,9%
Provisiones	-	79	0,0%	0,0%	-100,0%
PATRIMONIO NETO	119 496	107 952	36,5%	31,0%	10,7%
Capital emitido	50 734	50 734	15,5%	14,6%	0,0%
Otras reservas de capital - reserva legal	4 551	4 551	1,4%	1,3%	0,0%
Resultados acumulados	64 211	52 667	19,6%	15,1%	21,9%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	327 205	347 893	100%	100%	-5,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012

Indicadores Financieros

65. Al analizar los ratios de rentabilidad observamos que la operatividad de la concesión ha ganado eficiencia en costos de los servicios que brinda, por lo que el indicador de margen bruto de estos cuatro últimos años ha mejorado con relación a los años anteriores; sin embargo, en el 2012, dicho margen cayó 6 puntos porcentuales (48,6%) a raíz del mayor costo por mantenimientos periódicos de la vía. Caso contrario se observa con los márgenes operativos y netos, los cuales se han visto disminuidos desde el inicio de la concesión, como consecuencia del incremento de los gastos administrativos, el pago de los gastos financieros y el incremento del impuesto a la renta.
66. Con respecto al margen del EBITDA¹⁷, se observa que ha ido desarrollando una tendencia positiva desde el 2010, a pesar de la reducción del margen operativo en el año 2012 y esto a raíz de la reducción de los gastos administrativos (servicios prestados por terceros, las cargas de personal y las cargas diversas de gestión). Finalmente, se observa que el ROE¹⁸ y el ROA¹⁹ han ido disminuyendo su valor indicando que se genera menores utilidades por cada sol proveniente del patrimonio y de los activos, pero dicha tendencia mejoró en el 2012 como consecuencia de la mayor utilidad neta producto de la reducción del impuesto a la renta pagado.

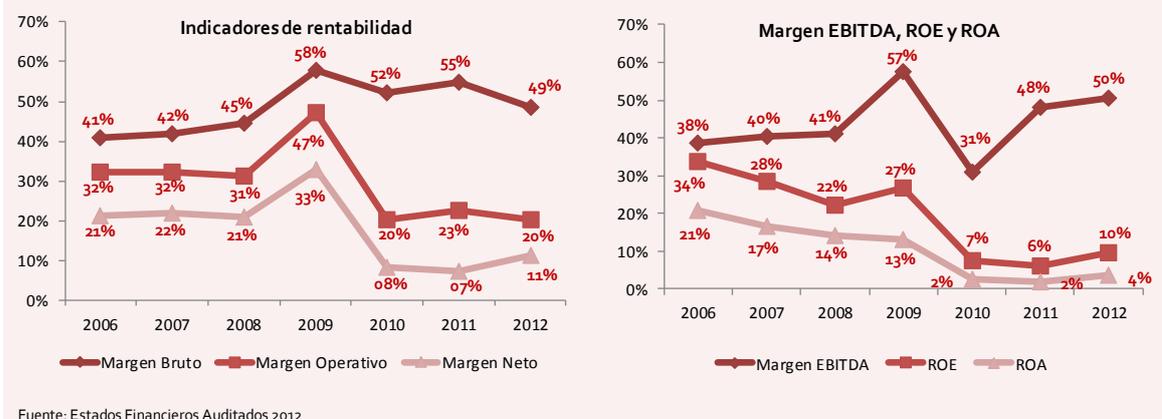
¹⁷ Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: EBITDA = Resultado Operativo + amortizaciones + depreciaciones. Margen de EBITDA = EBITDA / Ventas.

¹⁸ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

¹⁹ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta/Activo Total.

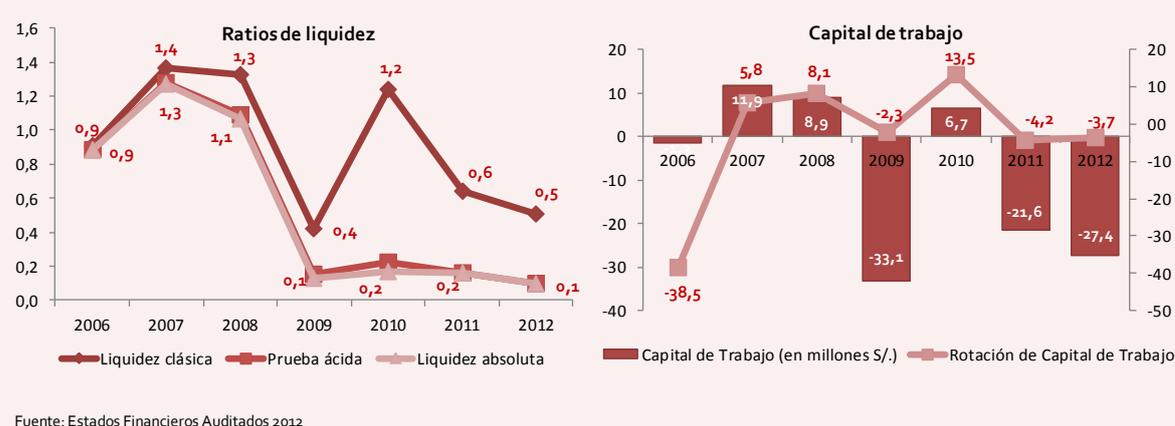


Gráfico N° 10
RATIOS DE RENTABILIDAD 2006-2012



67. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que los ratios de liquidez clásica²⁰, prueba ácida²¹ y liquidez absoluta²², revelan una disminución en la capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee a la fecha. Esto se debe a la caída de la cuenta de Efectivo en los últimos tres años a raíz de la reducción de sus depósitos a plazo y el efectivo mantenido en sus cuentas corrientes. Adicionalmente, este efecto se vio fortalecido por el incremento sustancial del pasivo corriente en estos últimos años, por el adelanto de las obras de las Adendas N° 3, 4 y 5, lo que generó mayores cuentas por pagar comerciales de corto plazo con la empresa Construcción y Administración S.A. El capital de trabajo²³ ha mostrado tener un comportamiento inestable a lo largo del tiempo, pasando de resultados negativos a positivos y viceversa a raíz de la ejecución de las deudas de largo plazo.

Gráfico N° 11
RATIOS DE LIQUIDEZ 2006-2012



68. Con respecto al ratio de solvencia, se observa que la empresa genera suficiente caja para cubrir sus obligaciones financieras en el corto plazo, pero dicha capacidad de pago se ha visto reducida en el 2012 como consecuencia del incremento de los intereses de las cuentas por

²⁰ Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

²¹ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

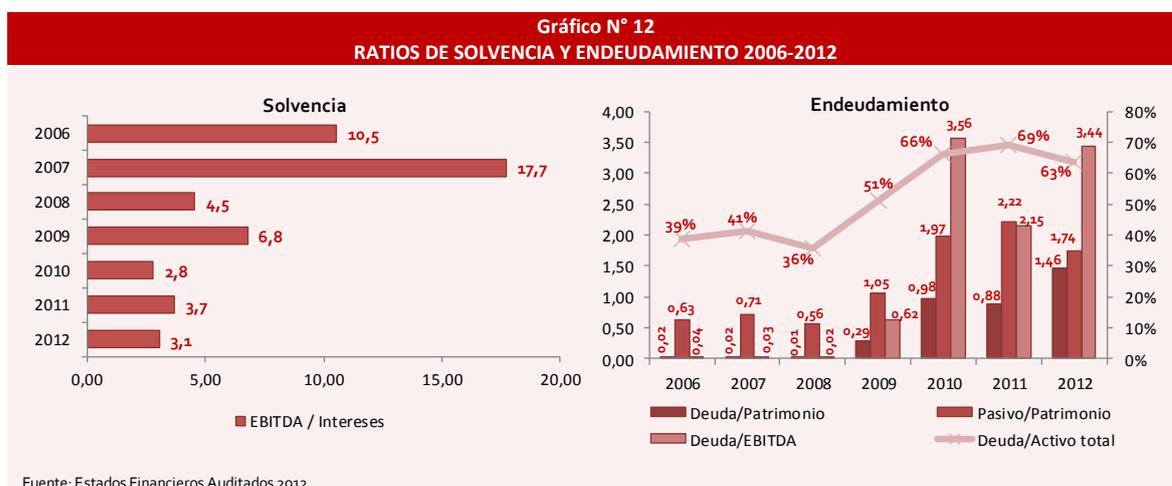
²² Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

²³ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente. Rotación de capital de trabajo = Ingresos/Capital de trabajo.



pagar comerciales. Por otro lado, los ratios de endeudamiento estarían indicando, a primera vista, que es una empresa que se encuentra altamente apalancada (63,5% de su activo, en el 2012, es representado por su pasivo). El ratio deuda/patrimonio y el ratio de pasivo/patrimonio indican que las obligaciones de la empresa equivalen más del 100% del patrimonio neto de la empresa en el último año, siendo esta tendencia creciente desde hace cuatro años.

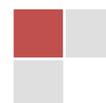
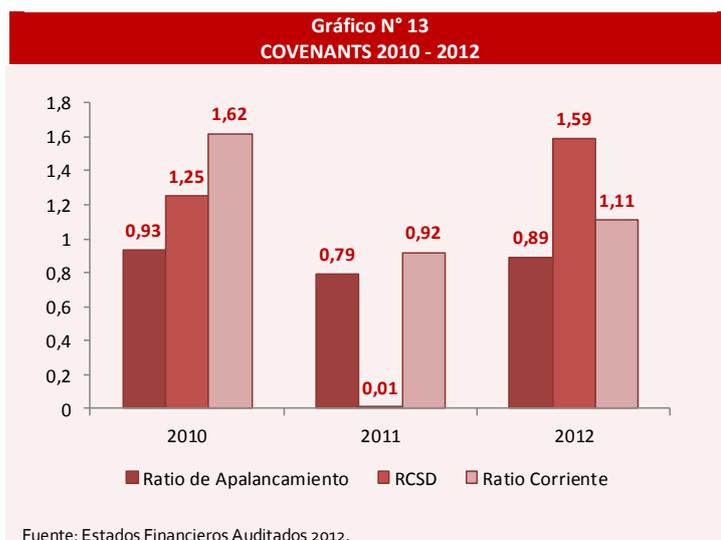
69. El ratio de deuda/EBITDA muestra que la capacidad de pago de la empresa ha disminuido ya que las obligaciones financieras son mayores que la caja operativa, siendo que en el 2012 el ratio indica que estas superan en 3,44 veces la caja operativa generada. En resumen, los niveles de endeudamiento encontrados estarían indicando que la empresa ha estado perdiendo autonomía frente a sus obligaciones por terceros.



70. Finalmente, se detalla el cumplimiento de los *covenants* u obligaciones financieras producto de la firma de la primera adenda, la cual tuvo como finalidad establecer nuevos resguardos financieros.
- Ratio de apalancamiento: el ratio debe ser no mayor a: (i) 1,5 en el 2010; (ii) 1,25 en el 2011 y 2012; y (iii) 1,00 en el 2013 en adelante.
 - Ratio de cobertura de servicio de deuda (RCSD): el ratio debe ser no menor a 1.
 - Ratio Corriente: el ratio debe ser mayor a 1.

De acuerdo con los resultados mostrados en el Estado Financiero Auditado del 2012, la empresa alcanzó el nivel de cumplimiento de los *covenants* establecidos en el 2012.

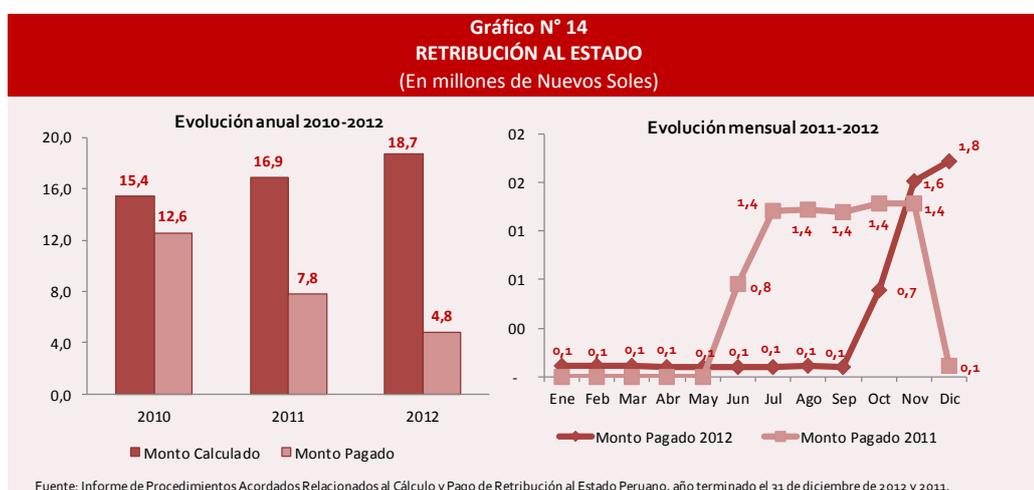




IX. PAGOS AL ESTADO

Retribución al Estado

71. Durante el 2012, el importe calculado por Pago de la Retribución al Estado Peruano asciende a S/. 18,7 millones que provienen del 18,61% sobre la recaudación de los ingresos por concepto de peaje e ingresos diferidos proveniente de la venta de los vales de prepago. Sin embargo, el monto efectivamente pagado por dicho concepto ascendió a S/. 4,8 millones, cifra que incorpora los descuentos correspondientes al adelanto de obras del Módulo A de la Segunda Etapa de Construcción (Adenda N° 4).
72. De acuerdo a lo acordado en la Adenda N° 4 del Contrato de Concesión (Ver punto 17 del Informe), se adelantaría el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a los literales a) y f) del Módulo A de la Segunda Etapa de Construcción con cargo a los ingresos mensuales que por concepto de retribución recibe el Concedente del orden del 17,61%, excepto el último mes de liquidación de la Incidencia Financiera donde la retribución que recibirá el MTC estará en función al saldo final.
73. En ese sentido, en los meses de enero a octubre de 2012, el Concesionario ha compensado, de acuerdo a lo establecido en la Adenda N° 4, el 17,61% del pago por el adelanto de las obras por un monto total que asciende a S/. 13,4 millones. Adicionalmente, en Octubre de dicho año, el Concesionario aplicó el saldo proveniente de interferencias por remoción, traslado y reposición de instalaciones eléctricas y por reubicación de interferencias eléctricas en Chilca, por un monto ascendente a S/. 0,4 millones. En total, en el 2012 se compensaron S/. 13,9 millones, reduciendo el monto de retribución al Estado efectivamente pagado en 74%.

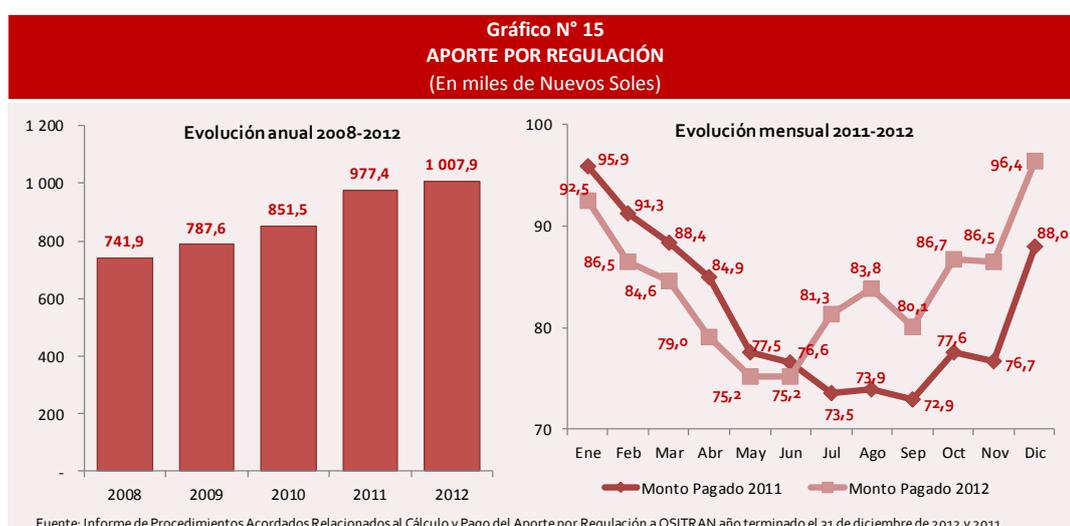


74. Con respecto a su evolución, se observa que el monto calculado por Pago de la Retribución al Estado Peruano obtuvo un crecimiento anual del 10,8%, con respecto a lo calculado en el 2011, pero el monto realmente pagado por este concepto ha sufrido una caída del 38,1% a raíz de los descuentos mencionados anteriormente.

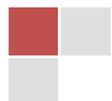


Aporte por Regulación

75. El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 1 007,9 miles durante el 2012, monto 3,1% superior respecto de lo pagado en el 2011. Ello se debe al aumento del tráfico mencionado anteriormente y por el incremento de los ingresos diferidos correspondientes a las ventas de vales prepagos.
76. Por otro lado, la evolución mensual muestra que el comportamiento del Aporte por Regulación en el 2012 registra el mismo comportamiento estacional que el año anterior, es decir, una tendencia decreciente de enero a mayo, lo que corresponde a periodos de baja frecuencia; mientras que de setiembre a diciembre la tendencia es creciente como consecuencia del inicio de la temporada de verano.



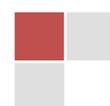
ANEXO



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ – COVIPERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

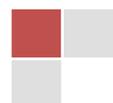
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo vial Red Vial 6 (221.7 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72.7 km) • Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1.6 km) • Cerro Calavera – Pampa Clarita (18.7 km) • Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33.1 km) • Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41.1 km) • Empalme San Andrés – Guadalupe (54.5 km) 	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005	p. 108
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. Si Segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años. (opción de ampliación de plazo)	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 28 de agosto de 2007. • Adenda 2: 8 de abril de 2009. • Adenda 3: 16 de marzo de 2010. • Adenda 4: 15 de junio de 2011. Adelanto de obras correspondientes a los literales a) y f) del Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras. • Adenda 5: 13 de agosto de 2012. Sustitución de obras de re-vegetación y su mantenimiento e incorporar los términos de la Tabla conteniendo los valores mínimos de nivel de servicio global. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Factor de competencia	Retribución al Estado	Cláusula 8.19 (p. 55) y 1.5. (p. 17)
6	Capital mínimo	USD 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio USD 5 millones que se completará como mínimo a USD 15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	Cláusula 3.3. (p. 22 y 23)
7	Garantías a favor del concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. • Por un monto de USD 9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos. <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes.</p>	Cláusula 9.2. (p. 61 y 62)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ – COVIPERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Ingresos por tráfico. Se asegura un ingreso mínimo por peaje de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9.2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. • 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. • 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión. 	Cláusula 9.10. (p. 69 y 70)
9	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <p><i>Primera etapa: USD 58 711 889,83 (monto re-estimado), no incl. IGV</i> <i>Segunda etapa: USD 45 456 614,29 (monto re-estimado), no incl. IGV</i></p>	Cláusula 1.5. (p. 14) y Anexo II (p. 171-175) Adenda 2
10	Obras	<p>Actividades Preparatorias: (2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73km), progresiva 94+400 y Guadalupe. • Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica. <p>Primera Etapa: (2 años siguientes a la entrega de predios)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. • Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). • Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. • Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. • Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50m. lineales (calzada derecha). <p>Segunda Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. • Construcción de la primera calzada desde el km 53+386 al 94+400. • Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237m), quebrada Tambo de Mora (min. 35m), quebrada Topará (min.50 m), para cada calzada. • Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés. 	Anexo II Adenda 2



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ – COVIPERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Toma de Posesión de los Bienes	<p>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</p> <p>a) Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009.</p> <p>b) Predios del Sub Tramo 4: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009.</p>	<p>Cláusula 5.2</p> <p><i>Adenda 2</i></p>
12	Obligaciones del Concesionario	<p>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</p> <p>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</p> <p>a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009.</p> <p>b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009.</p>	<p>Cláusula 6.1</p> <p><i>Adenda 2</i></p>
13	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas - Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas 	<p>Cláusula 15.12 (p. 102)</p> <p>Cláusula 15.13 a) y b) (p. 103-105)</p>
14	Penalidades	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0.03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	<p>Cláusula 6.15 (p. 41)</p>
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) • Efectos de la caducidad • Procedimiento para la caducidad de la concesión • Liquidación del contrato • Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato 	<p>Cláusula 14.1.-14.16 (p. 87-100)</p>
16	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10% o más en un mismo año. • El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. • O el efecto compuesto de las dos anteriores. <p>También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15% o menor al -15%.</p>	<p>Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ – COVIPERÚ S.A.
CARRETERA: PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.	Cláusula 9.5. (p. 63)
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil contra terceros • De accidentes personales • De riesgos laborales • De siniestros de bienes en construcción • De Obras Civiles Terminadas • De operación • Pólizas 3D • Otras pólizas (voluntario) 	Sección X (p. 70 -76)
19	Inicio de operaciones	A la toma de posesión del derecho de explotación. Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.	Cláusula 8.8 Cláusula 8.9
20	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).
21	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Peaje inicial de S/. 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. • A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de USD 1,50 (más impuestos). 	Cláusulas 8.17 a) - c) (p.53 y 54)
22	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU. • En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios. 	Cláusula 8.17 d) (p. 54-55)
23	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> • 1% de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión. • 18,61% de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión. 	Cláusula 8.19





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
César Sánchez
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Jodie Ludeña

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe