

2012

# Informe de desempeño de la Concesión de la Autopista del Sol, Tramo Trujillo-Sullana



**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 .....	10
III. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	11
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS .....	12
V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	15
VI. TARIFAS REGULADAS .....	17
VII. INVERSIONES .....	19
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....	20
IX. PAGOS AL ESTADO .....	25
ANEXO .....	26
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	27
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL SOL – COVISOL S.A.....	27



## Cuadros

<b>Cuadro N° 1:</b> Descripción de la infraestructura .....	7
<b>Cuadro N° 2:</b> Inversión referencial por tipo de obras .....	8
<b>Cuadro N° 3:</b> Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo 2011-2012 .....	12
<b>Cuadro N° 4:</b> Tráfico por estación de peaje, 2012.....	13
<b>Cuadro N° 5:</b> Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes.....	14
<b>Cuadro N° 6:</b> Tiempo de espera en cola (TEC).....	16
<b>Cuadro N° 7:</b> Tarifas.....	17
<b>Cuadro N° 8:</b> Tarifas diferenciadas .....	18
<b>Cuadro N° 9:</b> Estado de ganancias y pérdidas .....	21
<b>Cuadro N° 10:</b> Balance general .....	23
<b>Cuadro N° 11:</b> Ratios financieros .....	24

## Gráficos

<b>Gráfico N° 1:</b> Tráfico vehicular en autopista del sol .....	12
<b>Gráfico N° 2:</b> Distribución y variación del tráfico por estación de peaje, 2012 .....	13
<b>Gráfico N° 3:</b> Accidentes 2009-2012 .....	15
<b>Gráfico N° 4:</b> Accidentes, según tipo de accidente 2011-2012.....	16
<b>Gráfico N° 5:</b> Inversiones acumuladas.....	19
<b>Gráfico N° 6:</b> Evolución de la recaudación por estación de peaje 2009-2012.....	20
<b>Gráfico N° 7:</b> Evolución del IMAG 2011-2034.....	21
<b>Gráfico N° 8:</b> Pagos por aporte por regulación 2010-2012.....	25

## Mapas

<b>Mapa N° 1:</b> Autopista del Sol, Tramo Trujillo-Sullana .....	7
---	---



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL



## Resumen Ejecutivo

El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474,99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana. La concesión es por un plazo de 25 años y une las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. Asimismo, la concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión cercano a los USD 300 millones.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 35%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada: 38,96 km
Inversión comprometida	USD 299,96 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 14,22 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de agosto de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	Ninguna

La importancia de 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, la cual permitirá mejorar la circulación y seguridad hacia el norte del país. COVISOL resultó ganador después de ofrecer la construcción de 109,96 km de calzada, así como 11 obras adicionales (las cuales se presentaron debido al empate entre postores)<sup>1</sup>.

COVISOL es el consorcio conformado por las empresas Hidalgo e Hidalgo (Ecuador) y Construcción y Administración (CASA) de Perú, el cual se encargará de construir la segunda calzada del tramo Piura-Sullana, completar el Evitamiento Trujillo a dos calzadas (con un Óvalo al fin del Evitamiento, un óvalo intermedio, ampliación del Óvalo de la Dv. de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche) y del Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, (con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv. Monsefú, óvalo

<sup>1</sup> Entre los postores se encontraron: Consorcio Vial del Sol, Consorcio Vías del Perú, Consorcio OHL Concesiones, Consorcio Concesionaria Panamericana y Graña Y Montero S.A.A.



Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv. San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo).

Los servicios prestados por el Concesionario son: central de emergencia, comunicación en tiempo real, policía nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico, libro de reclamos y sugerencias, tarjetas prepago recargables y el cobro de detracciones al transporte público de pasajeros.

En el 2012, circularon por la vía concesionada 7,43 millones de vehículos, de los cuales 4,0 millones fueron vehículos pesados y 3,43 millones vehículos ligeros. La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue Chicama, con 2,55 millones de vehículos; seguido por la estación de Piura-Sullana, con una afluencia de 2,16 millones de vehículos en el año.

Dicho nivel de tráfico permitió la recaudación de S/. 85,3 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de 26,3% con respecto a los ingresos percibidos en el 2011, debido al aumento del tráfico vehicular en 6,0% con respecto al año anterior, así como al incremento tarifario a USD 1,50 (más el importe correspondiente al IGV).

Asimismo, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 22,6% con respecto al año anterior, pasando de 93 accidentes en el año 2011 a 114 en el 2012. Los principales accidentes ocurridos fueron por despiste, choque frontal y choque por alcance.

En el año 2012, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 16,3 millones (incluido IGV), lo que representa 7,4% de la inversión comprometida. Este bajo nivel de ejecución de obras se explica porque el Concedente no ha entregado las áreas correspondientes a las obras de la segunda calzada ni ha entregado las vías existentes con la puesta a punto, tal como se acordó en el Contrato de Concesión y cuya fecha máxima de entrega fue diciembre de 2011.

La información financiera indica que COVISOL registra ganancias netas por S/. 8,89 millones. Asimismo, a través del Balance General, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales, pasando de S/. 115,6 millones en el 2011 a S/. 146,7 millones en el 2012, hecho que representa un incremento de 26,9%. También se observa que el Concesionario es una empresa poco apalancada, toda vez que se financia principalmente con fondos propios (aproximadamente en un 82%); y que ha perdido capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos.

Finalmente, el monto pagado por concepto de aporte por regulación ascendió a S/. 786 735 en el 2012, lo que implicó un incremento de 34,0% con respecto al año anterior.



---

# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL

---



### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) y la sociedad concesionaria Concesionaria Vial del Sol S.A. suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años<sup>2</sup>, bajo el esquema de contrato BOT (*Build, Operate and Transfer*)<sup>3</sup>.
2. La entrega en Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana implica la ejecución de trabajos de puesta a punto, entrega de derecho de vía por parte del Concedente y la ejecución de las obras de la segunda calzada; así como la explotación, el mantenimiento de la vía y la prestación de adecuadas condiciones de transitabilidad y otros servicios al usuario, por parte del Concesionario.
3. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibirá del Concesionario un pago por derecho de Concesión, equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería<sup>4</sup>, el cual asciende aproximadamente a USD 300 millones.
4. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada. Así, se produjo un empate entre los cinco postores precalificados<sup>5</sup>, al ofrecer la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir (38,96 km por encima del mínimo fijado por el Estado). Tras este primer empate, Concesionaria Vial del Sol y Concesionaria Panamericana ofrecieron el máximo de obras adicionales (11 en total<sup>6</sup>), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora COVISOL.

---

<sup>2</sup> El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.

<sup>3</sup> Es la modalidad mediante la cual se entrega al Concesionario la infraestructura vial para que construya, opere y transfiera dicha infraestructura vial al Estado al término de la Concesión.

<sup>4</sup> Ver cuadro N° 2.

<sup>5</sup> Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

<sup>6</sup> Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.

Obra de prioridad 3: Evitamiento Chocope.

Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.

Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.

Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (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: Diez (10) puentes peatonales.



5. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como se muestra en el siguiente mapa, el proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, llega hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4); por el Oeste, hasta el Océano Pacífico y por el Este, hasta los límites departamentales.



**Mapa N° 1:** AUTOPISTA DEL SOL, TRAMO TRUJILLO-SULLANA

6. El tramo en concesión posee una longitud total de 474,99 km y está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo-Piura, y 3) Piura-Sullana. Exactamente, se desarrolla entre el km 557+485 (inicio del evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas). A su vez, comprende 5 estaciones de peajes y 3 de pesaje (2 fijos y 1 móvil).

Cuadro N° 1 DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA				
RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	ESTACIONES DE PEAJE	ESTACIONES DE PESAJE
PE-1N	Trujillo-Chiclayo	242,61	Chicama y Pacanguilla	Chicama y Pacanguilla (Fijos)
PE-1N	Chiclayo Piura	204,58	Mórrope y Cruce Bayóvar	-
PE-1N	Piura-Sullana	27,80	Piura-Sullana	Piura-Sullana (Móvil)
<b>LONGITUD TOTAL</b>		<b>474,99</b>		

Fuente: Contrato de Concesión

Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.  
 Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.



7. COVISOL está comprometida a ejecutar las obras resumidas en el Cuadro N°2, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses. El presupuesto total supera los USD 300 millones e incluye gastos generales, utilidades y el pago de IGV. Cabe señalar que la contabilización del plazo de construcción se iniciará una vez le sea entregado al Concesionario el derecho de vía para la construcción de la segunda calzada y la vía actual en puesta a punto. La fecha máxima para la entrega de terrenos por parte del Concedente fue diciembre de 2011; sin embargo, a la fecha dicha entrega no ha sido efectuada.

<b>Cuadro N° 2</b>	
<b>INVERSIÓN REFERENCIAL POR TIPO DE OBRAS</b>	
<b>DETALLE DEL ESTUDIO DE INGENIERÍA (EDI)</b>	<b>USD (sin IGV)</b>
<b>OBRAS OBLIGATORIAS</b>	<b>144 969 630</b>
- Evitamiento Trujillo	14 487 261
- Tramo Continuo Trujillo - Chicama	4 274 053
- Tramo Continuo Chicama - Chocope	3 914 471
- Tramo Continuo Chocope - Paiján	2 416 400
- Tramo Continuo Paiján - San Pedro - Pacasmayo	10 691 258
- Tramo Continuo Pacasmayo - Guadalupe	6 016 301
- Tramo Continuo Guadalupe - Mocupe	6 430 468
- Tramo Continuo Mocupe - Chiclayo	7 307 533
- Evitamiento Chiclayo	32 976 432
- Tramo Continuo Piura - Sullana	13 105 173
Costos de Obras de arte (puentes)	42 796 348
Peajes Sullana/Chicama	553 931
<b>OBRAS ADICIONALES</b>	<b>65 088 254</b>
- Evitamiento Chicama	2 882 660
- Evitamiento Chocope	2 945 939
- Evitamiento Paiján	7 659 114
- Evitamiento Mocupe	6 172 140
- Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo	11 201 100
- Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moroc - Pacanguilla	15 942 743
- Evitamiento Piura	5 073 614
- 10 Pasos a Desnivel	7 500 000
- 40 Puentes Peatonales	5 710 944
<b>TOTAL</b>	<b>210 057 884</b>
Gastos generales + Utilidad (20%)	42 011 577
Subtotal	252 069 461
IGV (19%)	47 893 198
<b>PRESUPUESTO TOTAL</b>	<b>299 962 658</b>

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

8. A fin de cubrir los costos de inversión, operación y conservación de la Concesión, de acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a cobrar la tarifa por derecho de paso en las unidades de peaje. Así, desde el inicio de la concesión, el Concesionario cobró en las unidades de peaje de la calzada existente un monto igual al peaje que se encontraba vigente al momento de la suscripción del Contrato (más el IGV y cualquier otro tributo aplicable).
9. Cabe destacar que, actualmente, en las unidades de peaje correspondientes a la calzada actual, el Concesionario cobra un peaje de USD 1,50. Asimismo, a partir del mes calendario siguiente a la aceptación de las obras ejecutadas, se cobrará en ambas calzadas del tramo recepcionado, un peaje de USD 2,00 (más IGV).



10. Según lo indicado en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, las tarifas de peaje serán reajustadas en forma ordinaria por el Concesionario cada 12 meses, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aceptación de las obras, y se llevará a cabo a través de la indexación por inflación nacional y extranjera.
11. A manera de retribución por la cesión de derecho de explotación de la vía, el Concesionario realiza pagos al Sector Público, los cuales se detallan a continuación:
  - ✓ **Pago por derecho de la Concesión:** De acuerdo con la cláusula 10.12 del contrato, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
  - ✓ **Aporte por Regulación:** Cláusula 15.12, acordada a través de las leyes N°26917 y N°27332. Equivale al 1% de la facturación.
  - ✓ **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso por recaudación, según se establece en el Anexo XI del fideicomiso de recaudación y cláusula 10.6. Dicho aporte equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.



## II. Servicios prestados

12. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Autopista del Sol, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:

**Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y

**Servicios Opcionales:** aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.

13. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:

- a) Servicios que se implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:

- ✓ Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
- ✓ Sistema de comunicación en tiempo real, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
- ✓ Servicio de ambulancia.
- ✓ Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder los 100 kilómetros).
- ✓ Oficinas para la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje.
- ✓ Libro de reclamaciones y sugerencias.

- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:

- ✓ Servicio Higiénicos en cada estación de peaje.
- ✓ Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (distancias que excedan los 100 kilómetros).

14. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:

- ✓ Tarjetas prepago recargables.
- ✓ Cobro de detracciones al transporte público de pasajeros en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Actualmente se cobra en las cinco estaciones de peaje en operación, una detracción de S/. 2,00 por eje.



### III. Hechos de importancia

15. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concedente entregaría al Concesionario las áreas de terreno referentes al Derecho de Vía o Área de la Concesión para la construcción de la segunda calzada del tramo Sullana-Piura a más tardar a los 30 días calendarios desde la acreditación del Cierre Financiero<sup>8</sup>.
16. Mediante Acta de Trato Directo, de fecha 01 de marzo de 2011 y Acta Complementaria de entrega de Áreas de Terreno, de fecha 12 de setiembre de 2012, el Concedente entregó al Concesionario los terrenos para la construcción de la segunda calzada del Tramo Piura-Sullana, dejando constancia que solo queda un predio por entregar, ubicado entre el km 1 028+980 y el km 1029+190 (sector denominado Santa Cecilia, el mismo que fue liberado el 31 de enero del 2013)<sup>9</sup>.
17. Adicionalmente, al cierre del año, el Concedente ha hecho entrega de un tramo de 80 kilómetros con interferencias, para que el Concesionario se encargue de realizar las liberaciones, con la finalidad de facilitar el inicio de la construcción de la segunda calzada del Tramo Trujillo-Chiclayo.

---

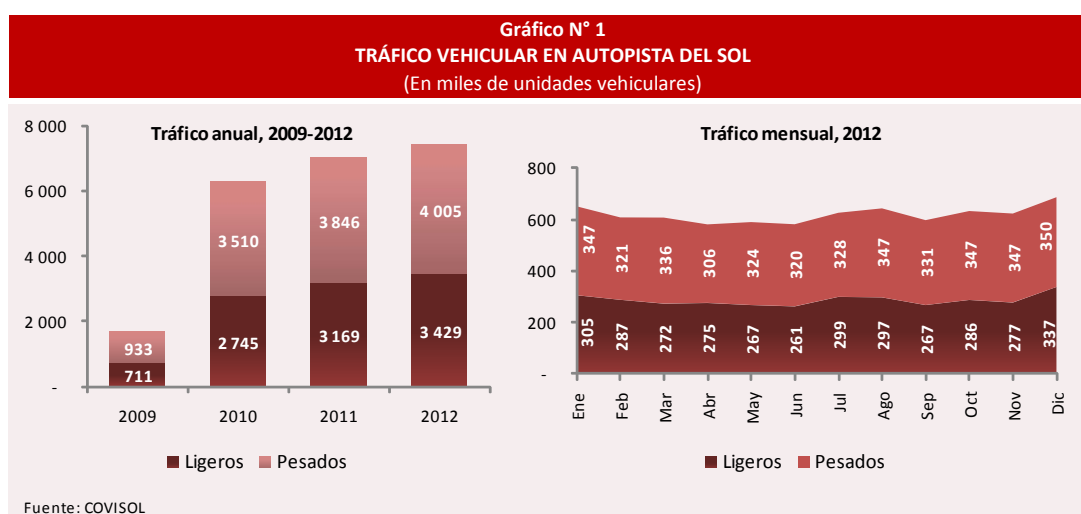
<sup>8</sup> Contrato de Concesión, Cláusula 5.11.

<sup>9</sup> El Acta de Aceptación de estas obras del Tramo Piura-Sullana se suscribió, posteriormente, en el 2013.



## IV. Tráfico de vehículos

18. Durante el año 2012 transitaron por la Autopista del Sol 7,43 millones de unidades vehiculares; ello representó un aumento de 6,0% con relación al año anterior, siendo el incremento de vehículos ligeros de 8,2% y el de vehículos pesados, 4,1%. Los niveles más altos de tráfico de vehículos ligeros se registraron en enero, julio y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano, Fiestas Patrias y Navidad; mientras que los meses con menor afluencia fueron mayo, junio y setiembre. En el caso de los vehículos pesados, se registró un mayor tránsito durante el segundo semestre del año (agosto, noviembre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.



Nota: El Concesionario inició operaciones en setiembre de 2009.

19. Con relación a la evolución trimestral, se observa una afluencia similar en cada periodo, con un promedio trimestral de 25,0%, tanto para vehículos ligeros como vehículos pesados, en ejes cobrables. En ambos casos, el trimestre de mayor afluencia fue el cuarto, influenciado principalmente por el mes de diciembre.

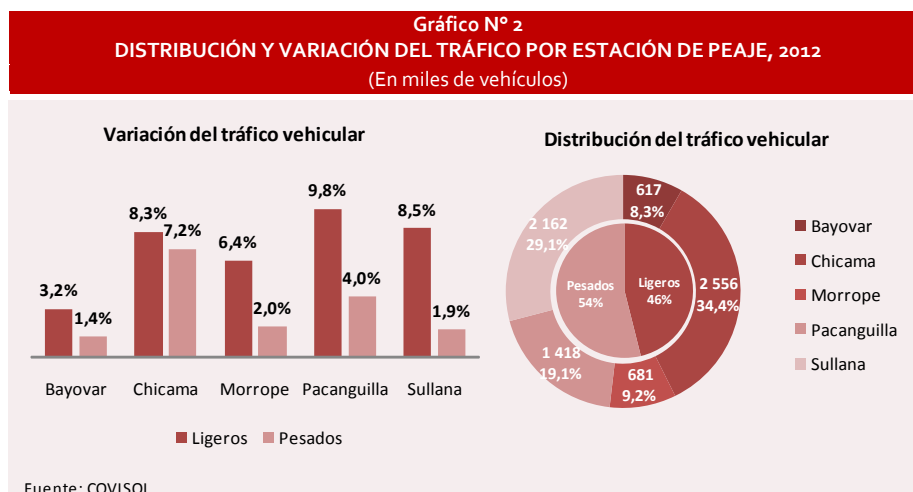
**Cuadro N° 3**  
**TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO 2011-2012**  
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO DE VEHÍCULO	2012				2012	2011	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>1 868 318</b>	<b>1 753 182</b>	<b>1 868 116</b>	<b>1 944 372</b>	<b>7 433 988</b>	<b>7 015 666</b>	<b>6,0%</b>
Ligeros	864 432	803 128	861 968	899 936	3 429 464	3 169 242	8,2%
Pesados	1 003 886	950 054	1 006 148	1 044 436	4 004 524	3 846 424	4,1%
<b>Ejes cobrables</b>	<b>4 635 644</b>	<b>4 347 246</b>	<b>4 641 510</b>	<b>4 831 340</b>	<b>18 455 740</b>	<b>17 472 860</b>	<b>5,6%</b>
Ligeros	864 432	803 128	861 968	899 936	3 429 464	3 169 242	8,2%
Pesados	3 771 212	3 544 118	3 779 542	3 931 404	15 026 276	14 303 618	5,1%

Fuente: COVISOL

20. Cabe señalar que por la vía transitan, principalmente, vehículos pesados; así, en el 2012 estos representaron el 54% del tráfico total. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el 2012 la estación de Chicama recibió la mayor cantidad de vehículos (34,4% del tráfico total), seguida por la estación de Sullana (29,1%).





21. Como puede observarse, el mayor crecimiento de tránsito de vehículos ligeros se presentó en la unidad de peaje de Pacanguilla (9,8%); mientras que el mayor crecimiento de vehículos pesados se registró en el peaje de Chicama (7,2%). Cabe resaltar que la estación Chicama recibe el mayor flujo de vehículos pesados (34,4%); en tanto, la estación Piura-Sullana ostenta el mayor tráfico de vehículos ligeros (38,7%).

**Cuadro N° 4**  
**TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2012**

UNIDAD DE PEAJE	VEHÍCULOS LIGEROS		VEHÍCULOS PESADOS	
	Unidades	%	Ejes	%
Chicama	1 146 044	33,4	5 168 970	34,4
Pacanguilla	558 172	16,3	3 523 828	23,5
Bayóvar	178 488	5,2	1 840 376	12,2
Mórrope	220 234	6,4	1 915 578	12,7
Piura-Sullana	1 326 526	38,7	2 577 524	17,2
<b>TOTAL</b>	<b>3 429 464</b>	<b>100,0</b>	<b>15 026 276</b>	<b>100,0</b>

Fuente: COVISOL

22. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía más de 18 millones de ejes, de los cuales el 82% correspondió a los vehículos pesados; no obstante, los vehículos ligeros registraron un crecimiento de 8,2% con relación al año anterior, mientras que los vehículos pesados registraron un aumento de 5,1%. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes; así, los vehículos de 6 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (7,05 millones).
23. Cabe señalar que por disposición del MTC, en las estaciones de peaje Chicama y Piura-Sullana se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos. Así, en la estación de Chicama, estos vehículos representaron el 9,5% del tráfico total; mientras que en la estación Piura-Sullana, significaron el 4,4% del tráfico total, siendo todos vehículos pesados.



**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	LIGEROS	PESADOS (POR NÚMERO DE EJES COBRABLES)						T. DIFERENCIADA		TOTAL
		2	3	4	5	6	7	Ligeros	Pesados	
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>3 395 690</b>	<b>1 031 564</b>	<b>949 964</b>	<b>277 474</b>	<b>259 792</b>	<b>1 173 940</b>	<b>7 436</b>	<b>33 774</b>	<b>304 354</b>	<b>7 433 988</b>
Chicama	1 112 270	335 138	296 856	69 794	87 386	408 368	3 248	33 774	209 538	2 556 372
Pacanguilla	558 172	176 546	241 986	68 234	66 698	304 208	1 872	-	-	1 417 716
Bayóvar	178 488	62 136	133 780	51 648	36 966	153 118	662	-	-	616 798
Mórrope	220 234	72 876	137 988	52 392	38 316	158 230	762	-	-	680 798
Piura-Sullana	1 326 526	384 868	139 354	35 406	30 426	150 016	892	-	94 816	2 162 304
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>3 395 690</b>	<b>2 063 128</b>	<b>2 849 892</b>	<b>1 109 896</b>	<b>1 298 960</b>	<b>7 043 640</b>	<b>52 052</b>	<b>33 774</b>	<b>608 708</b>	<b>18 455 740</b>
Chicama	1 112 270	670 276	890 568	279 176	436 930	2 450 208	22 736	33 774	419 076	6 315 014
Pacanguilla	558 172	353 092	725 958	272 936	333 490	1 825 248	13 104	-	-	4 082 000
Bayóvar	178 488	124 272	401 340	206 592	184 830	918 708	4 634	-	-	2 018 864
Mórrope	220 234	145 752	413 964	209 568	191 580	949 380	5 334	-	-	2 135 812
Piura-Sullana	1 326 526	769 736	418 062	141 624	152 130	900 096	6 244	-	189 632	3 904 050

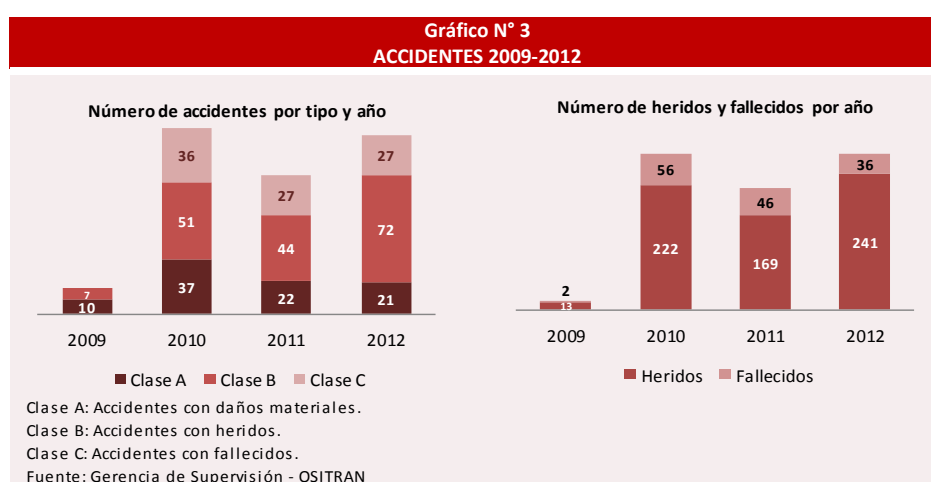
Fuente: COVISOL



## V. Desempeño operativo

### Accidentes

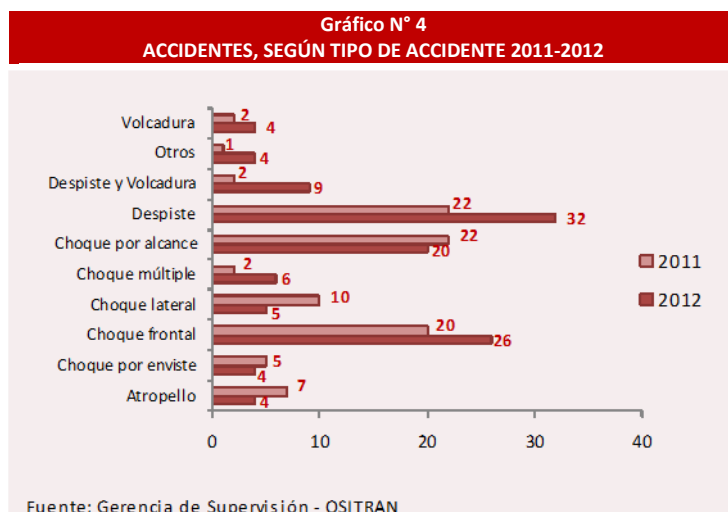
24. El número de accidentes en el 2012 fue 29,0% mayor que el registrado el año anterior, al pasar de 93 a 120 accidentes. Los accidentes con heridos tienen la mayor preponderancia, pues representaron el 60,0% del total de accidentes en el año, seguido de los accidentes con fallecidos (22,5%) y accidentes con daños materiales (17,5%).
25. El tramo con mayor número de accidentes es Trujillo-Chiclayo (Óvalo Mocce), que concentró el 40,8% del total de accidentes del año (49); seguido por el tramo Chiclayo (Óvalo Mocce)-Piura con el 31,7% de accidentes (38). En el tramo Piura-Sullana ocurrió el menor número de accidentes (33), representando el 27,5% de accidentes en el año.



26. Para determinar el tramo que presenta el mayor riesgo de accidentes, debe tomarse en cuenta la cantidad de vehículos que transitan por cada tramo, por lo que utilizaremos un índice anual que determine la ocurrencia de accidentes por cada mil vehículos<sup>10</sup>. De esta manera, se obtuvo que el tramo de Chiclayo-Piura es el más propenso a sufrir accidentes ya que presenta un índice de 0,03 (0,02 en el 2011); mientras que el tramo Piura-Sullana y Trujillo-Chiclayo presentaron índices menores, equivalentes a 0,02 (0,01 en el 2011) y 0,01 (0,02 en el 2011), respectivamente.
27. El mayor número de accidentes producidos en la Autopista del Sol fueron por despiste, choque frontal y choque por alcance, los cuales representaron el 29,2%, 23,3% y 16,7% del total de accidentes, respectivamente. En su conjunto, estos 3 tipos de accidentes conformaron el 69,2% del total ocurrido en el año.
28. Finalmente, en comparación con el año anterior los accidentes por despiste y choque frontal aumentaron en 59,1% y 40,0% respectivamente; mientras que la cantidad de choques laterales se redujo en 50,0%.

<sup>10</sup> Número total de accidentes por tramo\*1000/vehículos del tramo.





### *Tiempo de espera en cola*

29. De acuerdo a la sección 3 del anexo 1 del Contrato de Concesión, el tiempo de espera en cola (TEC) por vehículo en una estación de peaje deberá ser como máximo de 3 minutos (180 segundos). La medición se realizó en julio, dado que fue el mes con mayor tráfico vehicular.
30. En el 2012 se observó que en todas las unidades de peaje de la concesión, este nivel de servicio se encuentra por debajo de lo previsto en el Contrato de Concesión<sup>11</sup>, como se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 6**  
**TIEMPO DE ESPERA EN COLA (TEC)**  
(Segundos)

PEAJE	MÍNIMO	MÁXIMO
Chicama	5	173
Pacanguilla	5	162
Mórrope	9	85
Bayóvar	5	83
Sullana	6	175

Fuente: Gerencia de Supervisión

<sup>11</sup> Informe N° 2102-2012-GS-OSITRAN.





## VI. Tarifas reguladas

31. El cobro de la tarifa es por derecho de uso de vía, lo que implica que se cobrará al usuario de los tramos de la Concesión (que no estén exentos de pago) por el derecho de paso en las unidades de peaje. A la fecha, se encuentran operativas las unidades de peaje Chicama, Pacanguilla, Mórrope, Cruce Bayóvar y Piura-Sullana.
32. De acuerdo al literal c) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar a partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de cada uno de los tramos, sub tramos o distancia no menor a 80 kilómetros de la calzada actual, una tarifa de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.
33. Debido a que el Concedente no cumplió con la entrega de los tramos correspondientes a la calzada actual en el plazo previsto (diciembre de 2011)<sup>12</sup>; luego de transcurridos 30 días calendario de dicho plazo, el Concesionario empezó a cobrar a partir del 31 de enero de 2012 la tarifa de USD 1,50 en todas las estaciones de peaje de la Concesión.
34. Cabe señalar que para la conversión de la tarifa a Nuevos Soles, el Concesionario empleó el tipo de cambio vigente el 02 de enero de 2012, pese a que el Organismo Regulador le comunicó en dos oportunidades que el tipo de cambio que debía emplear era el vigente el 31 de diciembre de 2011. Mediante Resolución N° 035-2012-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN interpretó el alcance de las cláusulas 7.10 y 9.4 del Contrato de Concesión, resolviendo que para la conversión de la tarifa a Nuevos Soles debía emplearse el tipo de cambio vigente el 31 de diciembre de 2011. Asimismo, mediante dicha Resolución, el Organismo Regulador exigió al Concesionario que rectificara sus tarifas, las que entraron en vigencia el 17 de octubre de 2012, tal como se muestra a continuación.<sup>13</sup>

Cuadro N° 7 TARIFAS (En S/. por unidad vehicular)			
VEHÍCULO	2012*	2012**	2011***
Ligero	9,50	9,60	8,90
Pesado 2 ejes	19,10	19,10	15,30
Pesado 3 ejes	28,60	28,70	23,00
Pesado 4 ejes	38,20	38,20	30,70
Pesado 5 ejes	47,70	47,80	38,40
Pesado 6 ejes	57,30	57,30	46,00
Pesado 7 ejes	66,80	66,90	53,70

Nota: el cobro de peaje se realiza únicamente en el sentido ascendente.  
 \*Vigente desde el 17 de Octubre de 2012  
 \*\*Vigente desde el 31 de Enero de 2012  
 \*\*\*Vigente desde el 01 de Marzo de 2011  
 Fuente: COVISOL

35. Además, el Concesionario está obligado a cobrar una tarifa diferenciada en las estaciones Chicama y Piura-Sullana, a los vehículos que cuenten con la respectiva autorización del MTC.

<sup>12</sup> De acuerdo a la cláusula 7.10.

<sup>13</sup> Conforme a lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo de OSITRAN N° 035-2012-CD-OSITRAN, los usuarios podrán solicitar la devolución de la diferencia que se genere entre el monto pagado por peaje entre los días 31 de enero y 16 de octubre de 2012 y aquel previsto en el tarifario publicado el 17 de octubre de 2012.



**Cuadro N° 8**  
**TARIFAS DIFERENCIADAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO**  
 (En S/. por unidad vehicular)

CONCEPTO	2012*	2012**	2011***
<b>Estación de peaje: Chicama</b>			
Ligeros Diferenciado 1	3,80	3,80	3,50
Ligeros Diferenciado 2	5,10	5,10	7,10
Pesados Diferenciado 1	8,80	8,80	4,70
Pesados Diferenciado 2	11,70	11,80	9,40
<b>Estación de peaje: Sullana</b>			
Ligeros Diferenciado 1	3,80	3,80	3,50
Pesados Diferenciado 2	8,80	8,80	7,10

Nota: el cobro de peaje se realiza únicamente en el sentido ascendente.

\*Vigente desde el 17 de Octubre de 2012

\*\*Vigente desde el 31 de Enero de 2012

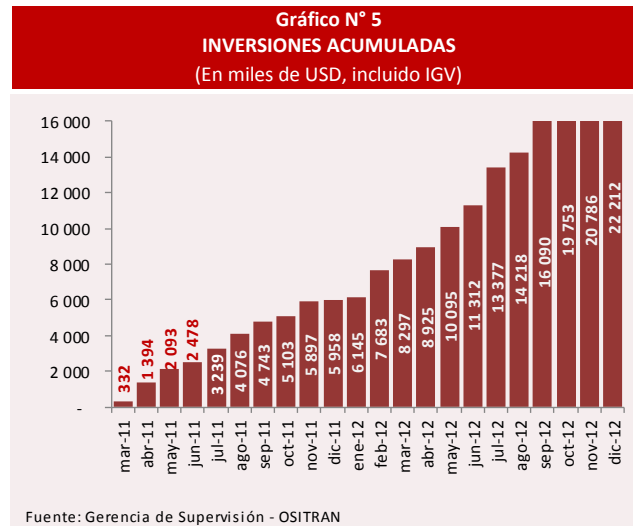
\*\*\*Vigente desde el 01 de Marzo de 2011

Fuente: COVISOL



## VII. Inversiones

36. Al 31 de diciembre de 2012, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 22,2 millones (incluido IGV), lo que representa la realización del 7,4% del total de la inversión estimada. Cabe señalar que el monto de avance de obras ejecutadas durante el 2012 fue de USD 16,3 millones<sup>14</sup> (incluido IGV).



37. Las obras reconocidas por OSITRAN en el 2012 son las siguientes:

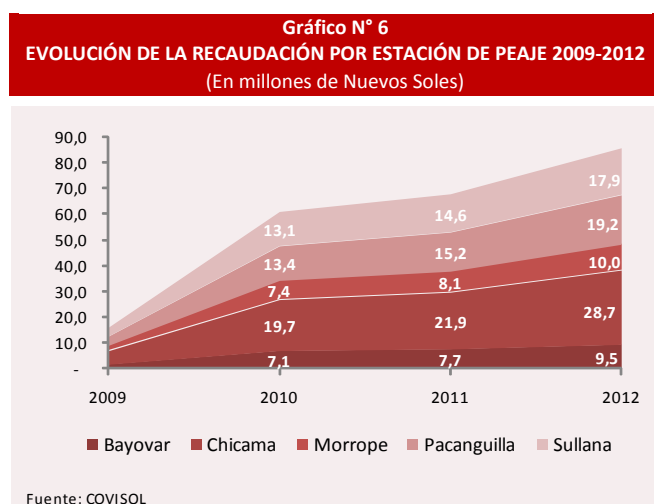
- ✓ Segunda Calzada (Km. 1004+300 – Km. 1032+111)
- ✓ Puente Las Monjas (65.10m.)
- ✓ Pontón Las Monjas
- ✓ Unidad de Peaje Piura - Sullana
- ✓ Paso a desnivel Las Mercedes
- ✓ Óvalo desvío Las Lomas - Ayabaca

<sup>14</sup> En el 2013 se reconoció un monto ascendente a USD 8 millones (incluye IGV) por concepto de avance de obras ejecutadas en el periodo Setiembre-Diciembre de 2012.



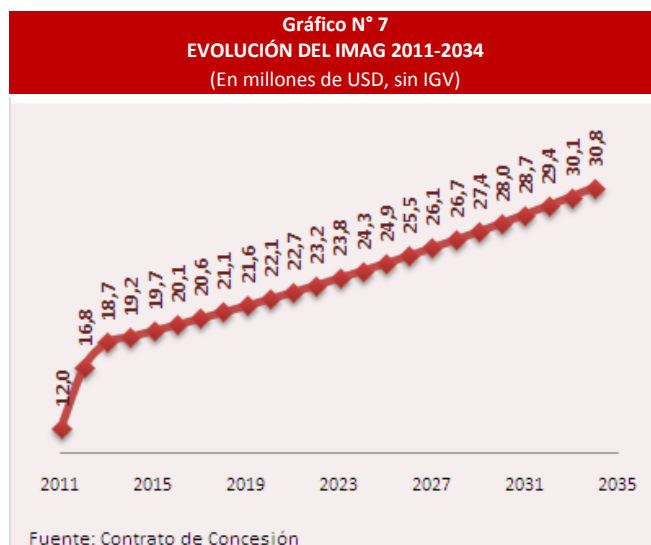
## VIII. Resultados financieros

38. En el 2012 se recaudó S/. 85,3 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de la recaudación en 26,3% con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones de Chicama y Pacanguilla registraron los mayores niveles de recaudación del año con S/. 28,7 y S/. 19,2 millones, respectivamente, lo que representa en su conjunto más de la mitad de lo percibido por concepto de peaje de la Concesión (56,1% del total). En tercer lugar, se encuentra la estación de peaje de Sullana con S/. 17,9 millones, el cual representa el 21,0% de la recaudación total del 2012.



39. Cabe señalar que la recaudación por peaje es retenida por el fideicomiso de recaudación, el cual tiene vigencia desde la fecha de inicio de la explotación de la Concesión hasta el momento en que el Regulador verifique una inversión en obras, realizadas por el Concesionario, ascendente a USD 20 millones (sin incluir IGV). Así, los ingresos operativos del Concesionario provienen de los montos liberados por dicho fideicomiso de recaudación.
40. El objetivo de este instrumento financiero es garantizar el empleo eficiente de la recaudación por peaje y el impulso inicial en la ejecución de las obras a cargo del Concesionario, en los primeros años de la Concesión.
41. El Concesionario deberá presentar un cronograma referencial de desembolsos al inicio de cada año de la Concesión, en el que establecerá los montos y oportunidad de desembolso, respetando la clasificación del uso y montos máximos establecidos por operación y conservación vial, que para el segundo año de la Concesión corresponde a:
- ✓ Operación, hasta un monto máximo acumulado de USD 6,4 millones, sin incluir IGV.
  - ✓ Conservación Vial, hasta un máximo acumulado de USD 600 mil, sin incluir IGV.
42. Por otro lado, el Concedente se compromete a asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos durante el periodo que resulte menor entre: (i) 15 años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario. Este procedimiento se conoce como Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG). A continuación se muestran los montos de IMAG correspondientes a cada año:





43. Cabe resaltar que la recaudación por peaje en los años 2011 y 2012 fueron 1,7 y 1,6 veces el nivel de ingreso mínimo anual garantizado (IMAG), respectivamente.

#### **Estado de Ganancias y Pérdidas**

44. En el 2012, el Concesionario obtuvo ingresos operativos por un monto de S/. 29,4 millones, 153,9% más que el año anterior. Esto basado en los mayores montos sustentados ante OSITRAN para la liberación del fideicomiso, los cuales representan el 76,8% del total de ingresos, así como en los ingresos obtenidos por la reubicación de líneas eléctricas y fibra óptica<sup>15</sup> (23,2%).
45. Con respecto a los costos de operación, éstos representaron el 36,9% de los ingresos operativos, alcanzando los S/. 10,85 millones; el 66,8% corresponde a costos de operación de peajes y el 33,2% a costos de reubicación de líneas eléctricas y fibra óptica.

**Cuadro N° 9**  
**ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS**  
(En miles de Nuevos Soles)

	2012	2011
Ingresos de operación	29 418	11 587
Costos de operación	-10 847	-5 412
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>18 571</b>	<b>6 175</b>
Gastos de administración	-4 755	-4 683
<b>Utilidad de operación</b>	<b>13 816</b>	<b>1 492</b>
Ingresos financieros	274	699
Gastos financieros	-71	-50
Pérdida de cambio, neta	-2 241	-2 012
Otros ingresos y (gastos), neto	21	70
<b>Utilidad neta antes de impuesto a la renta</b>	<b>11 799</b>	<b>199</b>
Impuesto a la renta	-2 906	-725
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>8 893</b>	<b>-526</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - COVISOL

<sup>15</sup> De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concedente tenía la obligación de entregar los terrenos para la construcción de la Autopista del Sol en condiciones adecuadas para la ejecución de los trabajos, lo que incluía la reubicación de líneas eléctricas de alta tensión y fibra óptica. Debido a que el Concedente no pudo atender estos aspectos, en los años 2011 y 2012, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de Proviás Nacional, adjudicó la Buena Pro y contrato por excepción a la Concesionaria, para efectuar trabajos de reubicación de líneas eléctricas de alta tensión y fibra óptica.



46. Por otro lado, los gastos de administración del Concesionario registraron un incremento de 1,5% con relación al 2011, a consecuencia del incremento de los servicios prestados por terceros en 59,4%. Esto generó que la utilidad operativa alcance los S/. 13,82 millones, lo cual significa un incremento de 826,0% con respecto al año anterior.
47. La utilidad antes del impuesto a la renta presentó un incremento considerable (59 veces lo obtenido en el 2011), a consecuencia del aumento de los ingresos por reembolso de gastos de operación y por reubicación de líneas eléctricas y fibra óptica. De esta manera, se obtuvo una utilidad antes de impuestos de S/. 11,8 millones.
48. El impuesto a la renta corriente del periodo 2012 alcanzó los S/. 2,5 millones, a los cuales se adiciona el pago de impuesto a la renta diferido de S/. 384 miles, obteniendo como resultado un total de S/. 2,9 millones. A raíz de esto, la empresa concesionaria obtuvo una utilidad neta de S/. 8,89 millones, lo cual revierte la tendencia de pérdidas de años anteriores.

### ***Balance General***

49. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa ha incrementado el valor de sus activos en 26,9%, pasando de S/. 115,6 (en el 2011) a S/. 146,7 millones (en el 2012). Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de los activos intangibles, los cuales representan el 50,9% de los activos totales del 2012.
50. El activo corriente sufrió una reducción del 9,6%, alcanzando los S/. 24,7 millones, a consecuencia de la reducción del 20,0% de la cuenta efectivo, la cual representa el 12,9% de los activos totales del presente año. Cabe resaltar que esta caída fue soportada, en parte, por el incremento de las cuentas por cobrar del fideicomiso y empresas vinculadas.
51. Al analizar el activo no corriente, éstos se vieron influenciados positivamente por el incremento de los activos intangibles, en 119,2%. Esta cuenta está directamente asociada con los activos en Concesión, los cuales incluyen los pagos al Estado Peruano por derecho de Concesión, honorarios por estudios técnicos y costos de construcción y supervisión de la Autopista del Sol, en la parte de los tramos en los que hubo entrega de los terrenos, por un monto de S/. 74,7 millones.
52. Por el lado del pasivo corriente, éste registró un incremento de 765,7% debido a que la cuenta por pagar a empresas vinculadas<sup>16</sup> se multiplicó 24 veces, y otras cuentas por pagar aumentó en 217,9%.

---

<sup>16</sup> Tanto a OPECOVI SAC y a Construcción y Administración S.A., por la suma de S/. 566 mil y S/. 18 835 mil, respectivamente, para el 2012. Cabe señalar que el 1 de setiembre de 2009, la Concesionaria suscribió un contrato de prestación de servicios con la empresa OPECOVI, quien se encarga de la operación y supervisión del cobro de peaje en el tramo vial concesionado, así como el servicio de administración de las estaciones de pesaje y el servicio general de operaciones. La empresa Construcción y Administración S.A. se dedica a la construcción de las obras de la vía concesionada.



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

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>24 711</b>	<b>27 342</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>24 196</b>	<b>2 795</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	18 921	23 640	Obligaciones financieras	429	1 113
Cuentas por cobrar Fideicomiso	2 403	2 089	Cuentas por pagar comerciales	205	295
Cuentas por cobrar a empresas vinculadas	707	219	Cuentas por pagar a empresas vinculadas	19 401	78
Otras cuentas por cobrar	2 407	1 302	Otras cuentas por pagar	4 161	1 309
Suministros y papelería	76	9			
Gastos contratados por anticipado	197	83	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1 916</b>	<b>1 116</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>122 001</b>	<b>88 276</b>	Obligaciones financieras a largo plazo	1073	657
Cuentas por cobrar a empresas vinculadas	30 600	33 425	Impuesto a la renta diferido pasivo	843	459
Otras cuentas por cobrar	4 993	10 190	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>120 600</b>	<b>111 707</b>
Gastos pagados por anticipado	8 140	8 101	Capital	133 135	133 135
Instalaciones, Muebles y equipo, neto	3 574	2 490	Acciones suscritas pendientes de pago	-19 825	-19 825
Activos Intangibles	74 694	34 070	Resultados acumulados	7 290	-1 603
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>146 712</b>	<b>115 618</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>146 712</b>	<b>115 618</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - COVISOL

53. El pasivo no corriente aumentó en 71,7% producto del incremento de 63,3% de las obligaciones financieras a largo plazo, proveniente del arrendamiento financiero obtenido con el objetivo de financiar la compra de equipos para la mejora de la Concesión.
54. Al 31 de diciembre de 2012, los resultados acumulados alcanzaron los S/. 7,3 millones, lo cual incrementó en 8,0% el patrimonio neto de la empresa.
55. Con respecto a la composición del Balance General, se observa que el activo corriente pasó de representar el 23,6% de los activos totales en el 2011, a 16,8% en el 2012, debido a la reducción de la cuenta efectivo. Con respecto al activo no corriente, éste pasó de representar el 76,4% del total de activos en el 2011 a 83,2% en el 2012, a consecuencia del incremento de los activos intangibles (activos de la Concesión). Finalmente, el patrimonio neto representó el 82,2% del activo total de la empresa.
56. Cabe resaltar que el capital representa el 90,7% del total de activos del 2012 y está representado por 46 597 250 acciones comunes con derecho a voto, denominadas de clase A y por 86 537 750 acciones comunes sin derecho a voto, denominadas de Clase B, cuyo valor nominal es S/. 1,00 por acción. Las acciones suscritas y pagadas equivalen a 39 658 677 acciones de Clase A y 73 647 323 acciones de Clase B.

### **Ratios Financieros**

57. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha ganado eficiencia operativa, como resultado de la mejora de los ratios de margen bruto, operativo y neto, los cuales indican que los ingresos producidos por el Concesionario cubren los gastos incurridos (Operativos, Financieros, Impuestos, etc.). A su vez, el margen de EBITDA nos da una idea que la empresa está generando autosostenibilidad en el tiempo, ya que es capaz de mantenerse a flote en el corto plazo. Finalmente, al observar el ROE<sup>17</sup> y el ROA<sup>18</sup> podemos concluir que los activos son financiados en un gran porcentaje por capital propio.

<sup>17</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta/Patrimonio Neto

<sup>18</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta /Activo Total.



Cuadro N° 11 RATIOS FINANCIEROS							
	2012	2011	2010		2012	2011	2010
<b>Ratios de Rentabilidad</b>				<b>Apalancamiento / endeudamiento</b>			
Margen Bruto	63,1%	53,3%	34,3%	Apalancamiento	0,22	0,04	0,04
Margen Operativo	47,0%	12,9%	1,1%	Apalancamiento ajustado	0,01	0,02	0,01
Margen Neto	30,2%	-4,5%	0,4%	Debt ratio	0,01	0,02	0,01
Margen EBITDA	49,9%	18,3%	1,8%	Grado de endeudamiento	0,18	0,03	0,04
ROE	7,4%	-0,5%	0,1%	Grado de patrimonio	0,82	0,97	0,96
ROA	6,1%	-0,5%	0,1%				
<b>Ratios de Liquidez</b>				<b>Cobertura / Solvencia</b>			
Liquidez clásica	1,02	9,78	36,01	EBITDA / Intereses	206,7	42,4	1,5
Prueba ácida	0,91	9,28	35,84				
Liquidez absoluta	0,78	8,46	35,00				
Capital de Trabajo	515	24547	110448				
Rotación K	57,12	0,47	0,14				

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - COVISOL

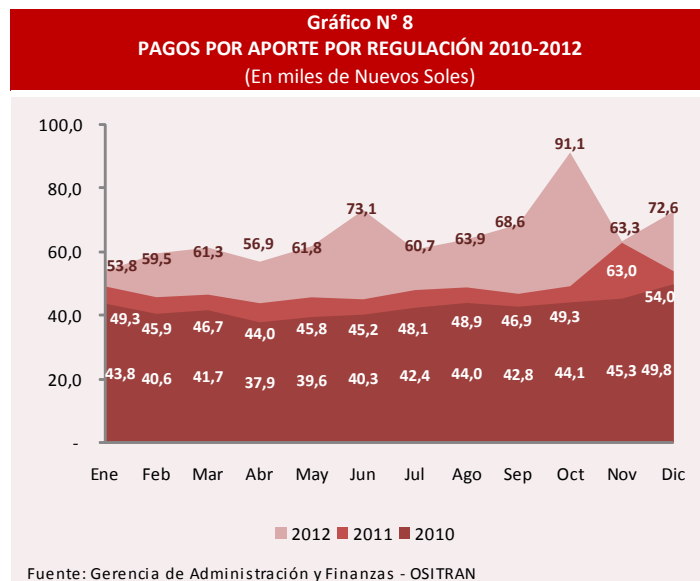
58. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que es una empresa que financia sus operaciones con fondos propios, y esto sería debido a que no está construyendo las obras previstas debido a la falta de la entrega de terrenos, motivo por el cual aún no necesitaría financiamiento.
59. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha disminuido su capacidad para cubrir sus obligaciones con sus activos más líquidos, en el corto plazo. Esto se debe a la caída de la cuenta efectivo en el último año, a raíz de la reducción de sus depósitos en cuenta corriente. Adicionalmente, este efecto se vio fortalecido por el incremento de las cuentas por pagar a empresas vinculadas.
60. El ratio de cobertura indica que la empresa ha generado suficiente valor operativo para cubrir sus obligaciones financieras en el corto plazo y esto como consecuencia del bajo nivel de endeudamiento que posee el Concesionario.





## IX. Pagos al Estado

61. De acuerdo con la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión y el Reglamento de Aportes por Regulación de OSITRAN, el Concesionario debe realizar pagos mensuales por concepto de aporte por regulación, los cuales no deben exceder el 1% del valor de la facturación anual, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.
62. El pago realizado en el 2012 alcanzó los S/. 786 735, superando en 34,0% el monto pagado el año 2011.



## ANEXO



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

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

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



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

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
6	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38.96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 000 000,00. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.	Cláusula 3.5 b (p. 18)
8	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras</li> </ul> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 700 000,00.</li> <li>Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 5 260 000,00.</li> </ul>	<p>Cláusula 11.2 (p.66)</p> <p>Cláusula 11.3 (p.67)</p>
9	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <p>a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885)</p> <p>b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad.</p> <p>c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.</p>	Cláusula 11.6 (p.68-69)
10	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trato Directo</li> <li>Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas</li> <li>Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> <li>Reglas Procedimentales Comunes</li> </ul>	<p>Cláusula 18.11 (p. 101)</p> <p>Cláusula 18.12 (p.101-104)</p> <p>Cláusula 18.12 a) (p.101- 104)</p> <p>Cláusula 18.12 b) (p.102-104)</p> <p>Cláusula 18.13 (p.104,105)</p>



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

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li> <li>• Régimen de bienes.</li> <li>• Ejecución de obras</li> <li>• De la Conservación de las Obras.</li> <li>• Explotación de la Concesión.</li> <li>• Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario.</li> <li>• Consideraciones Socio Ambientales.</li> <li>• Fideicomiso de la Recaudación.</li> </ul>	Anexo IX (p. 181-184)
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento del Plazo de la Concesión</li> <li>• Mutuo Acuerdo</li> <li>• Incumplimiento del Concesionario</li> <li>• Incumplimiento del Concedente</li> <li>• Decisión unilateral del Concedente</li> <li>• Fuerza mayor o caso fortuito</li> </ul>	Cláusulas 16.1 – 16.9 (p. 88-92)
13	Equilibrio Económico	<p>Las parte declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes,</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.</p> <p>Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</p>	Cláusula 10.7-10.10 (p. 64 - 65)
14	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad civil.</li> <li>• Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>• Sobre los bienes en Operación.</li> <li>• De riesgos laborales.</li> <li>• Otras pólizas.</li> </ul>	Cláusula 12.1 (p. 72-75) Cláusula 12.2 a (p. 73) Cláusula 12.2 b (p. 73-74) Cláusula 12.2.c (p. 74) Cláusula 12.2 d (p. 75) Cláusula 12.2 e (p. 75)



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

Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
			75)
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10 (p.55)
16	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)
17	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de la aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.</p>	<p>Cláusula 9.4 a (p. 58-59).</p> <p>Cláusula 9.5 (p. 59-60).</p>
18	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p> <p>El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.</p>	<p>Cláusula 1.9.54 (p.17)</p> <p>Cláusula 10.2 (p.61-62)</p>





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

---

Josué Zavaleta

### **DISEÑO Y EDICIÓN**

---

Arlé Quispe