




COVIPERÚ
 CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

**SERVICIOS EFICIENTES
 GRATUITOS**


COVIPERÚ
 CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

SOLO
 TELEPASS

EFECTIVO Y
 TELEPASS

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

2009

**Gerencia de
 Regulación**



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

2009

**Gerencia de
Regulación**

Abril 2010

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I EVOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
I.1 Principales características del Contrato de Concesión	8
II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008	14
II.1 Tráfico de Vehículos	14
II.2 Actividades de Construcción y Mantenimiento	19
II.3 Accidentes	21
II.4 Indicadores Financieros	23
III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS	26
III.1 Consideraciones Contractuales	26
III.2 Tarifas Aplicadas durante el año 2009	26
CONCLUSIONES	¡Error! Marcador no definido.

TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ubicación de Unidades de Peaje	8
Gráfico N° 2: Tráfico de vehículos por estación de peaje	16
Gráfico N° 3: IMD por trimestre según Estación de Peaje, 2009	18
Gráfico N° 4: Ingreso Medio según Peaje, 2009.....	18
Gráfico N° 5: Índice promedio anual de accidentes*	22
Gráfico N° 6: Índice promedio anual de asistencia médica y mecánica*	22

TABLA DE CUADROS

Cuadro N° 1: Carretera Red Vial N° 6	7
Cuadro N° 2: Descripción de las principales Obras	10
Cuadro N° 3: Pagos realizados por el concesionario	13
Cuadro N° 4: Adendas suscritas con el Concesionario	14
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos 2009.....	15
Cuadro N° 6: Tráfico por estación de peaje.....	16
Cuadro N° 7: Comportamiento del IMD 2009	17
Cuadro N° 8: Ingreso Medio por Vehículo 2009	18
Cuadro N° 9: Avance de Obras a Diciembre del 2009.....	20
Cuadro N° 10 Número de Accidentes Registrados durante la Concesión 2009	21
Cuadro N° 11: Resumen de Estados Financieros Auditados	24
Cuadro N° 12: Tarifas cobradas por eje (inc. IGV)	27

RESUMEN EJECUTIVO

1. *El objetivo de este documento es presentar el desempeño económico y financiero de la concesión del tramo Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica, Red Vial N° 6, de la Carretera Panamericana Sur, durante el 2009.*
2. *La concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVIPERÚ) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino. La inversión estimada asciende a US\$ 192 millones, sin incluir IGV.*
3. *El concesionario debe pagar una tasa de retribución del 1% de sus ingresos mensuales, denominado Fondo Vial, desde el inicio de la concesión hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar, hasta la finalización del cuarto año de la concesión. Desde la culminación de la primera etapa, o a partir del año 5, hasta el término del periodo de concesión se pagará el 18,61 % de los ingresos del peaje. Asimismo, la empresa deberá destinar el 1% de sus ingresos totales facturados al aporte por regulación durante todo el periodo de concesión; así como también, pagar como máximo el 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa para cubrir los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras.*
4. *Durante el 2009, circularon por la vía un total de 5,2 millones de vehículos, alcanzando un Índice Medio Diario –IMD- de 14 254 vehículos. El mayor volumen de tráfico se registró en la unidad de peaje de Chilca seguida muy de cerca por la de Jahuay, circulando por dichas estaciones el 36,24% y 36,16% de los vehículos (ligeros y pesados).*
5. *El tráfico en la infraestructura vial concesionada muestra un alto nivel de estacionalidad en la temporada de verano, principalmente, para vehículos ligeros en el peaje de Chilca. Cabe señalar que la temporada de verano concentró el 27,8% del tráfico total. Asimismo, el peaje de Chilca posee la mayor participación de vehículos ligeros, con un 46,6% del total de ligeros, mientras que Jahuay mostró la mayor participación de vehículos pesados, con el 42,6% del total de vehículos de esta clase.*
6. *El ingreso medio por vehículo en el 2009 fue de S/. 17,2. Se observó un comportamiento creciente de este índice del primer al tercer trimestre, para luego mostrar una disminución paulatina en el resto del año, lo cual se explicaría por el mayor tráfico de vehículos ligeros en la estación de Chilca durante la temporada de verano.*
7. *Durante el 2009, se ha destinado al mantenimiento un total de S/. 10,5 millones. Este monto fue canalizado de la siguiente manera: S/. 5,9 millones al mantenimiento de la red vial y S/. 4,6 millones para el mantenimiento de vía.*
8. *Se ha culminado la construcción del paso a desnivel Santa Bárbara y el intercambio vial Cerro Azul solamente le faltan las partidas de señalización. En ese sentido, a diciembre del 2009, el avance total de la etapa preparatoria es de 99,4%; mientras que el de la primera etapa es del 60,0%.*
9. *El número de accidentes registrados durante el año fue de 191, registrándose 45 accidentes más que el 2008. El número de accidentes por cada cien mil vehículos presenta un comportamiento decreciente para el periodo 2006-2009. Siendo de 491 accidentes en el 2006 y 191 en 2009.*

10. *El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 89,6 millones, registrándose un promedio mensual de S/. 7,5 millones. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 45,9% del total.*
11. *Para el 2009, el importe por concepto retribución al Estado ascendió a S/. 4,6 millones mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de Tasa Regulatoria, ascendió a S/. 788 miles. Asimismo, se destinaron S/. 952 mil al fideicomiso administrado por COFIDE, consignado a la ejecución de las obras de la Concesión.*
12. *El concesionario mostró un margen operativo (utilidad operativa / ingresos) de 33,3%, así como un rendimiento neto también de 33,3%. La rentabilidad sobre el patrimonio ascendió a 27,2%, mientras que la rentabilidad sobre los activos fue de 13,3%.*
13. *Las tarifas aplicadas fueron de S/. 4,62 (sin incluir IGV), tanto para vehículos pesados (por eje), como para vehículos ligeros.*

I EVOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 20 de julio del 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante COVIPERÚ), conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S.A., y por las empresas ecuatorianas Hidalgo & Hidalgo, y Conorte S.A., quienes ofertaron una retribución al Estado del 18,61% del cobro de peaje.
2. El contrato se suscribió el 20 de septiembre del año 2005. La concesión fue otorgada por un plazo de 30 años; no obstante, en el caso que la Segunda Etapa de construcción se inicie entre el año 17 y 19, el plazo podría ampliarse a 32 años. El objeto de la concesión es la construcción y explotación de los 221,7 km. de infraestructura, la misma que está comprendida por los tramos señalados en el cuadro N° 1.

Cuadro N° 1: Carretera Red Vial N° 6

Subtramo	Ruta	Localidad		Longitud (Km)
		Desde	Hasta	
1	R01S	Puente Pucusana	Ingreso Cerro Azul	72,7
2	R01S	Ingreso Cerro Azul	Cerro Calavera	1,6
3	R01S	Cerro Calavera	Pampa Clarita	18,7
4	R01S	Pampa Clarita	Intercambio Chincha Alta	33,1
5	R01S	Intercambio Chincha Alta	Empalme San Andrés	41,1
6	R01S	Empalme San Andrés	Guadalupe	54,5

Fuente: Contrato de Concesión (Cláusula 1.5)

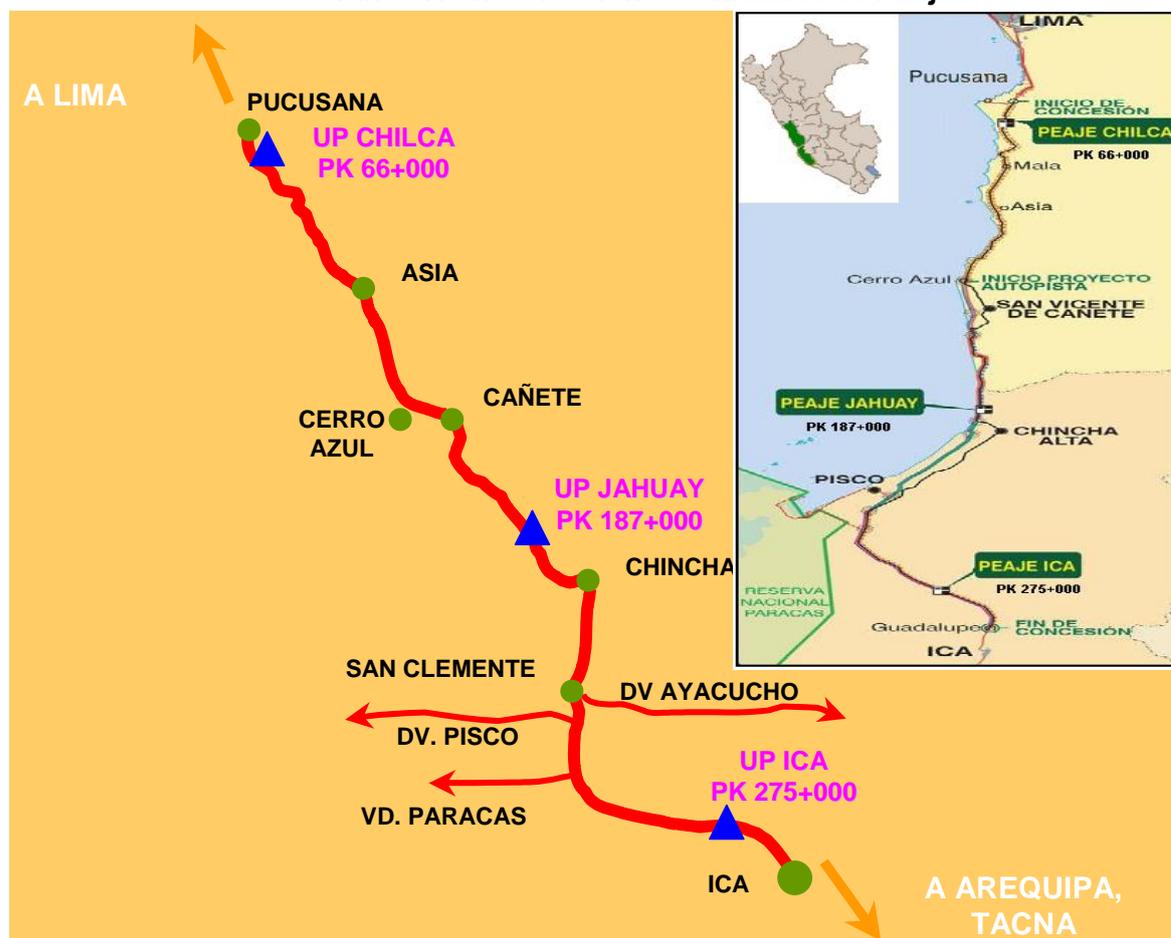
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

3. El 28 de agosto del 2007, COVIPERÚ y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) firmaron la adenda 1 al Contrato de Concesión, modificando las Cláusulas 1.5, 6.20, 6.22, 8.14, el numeral 6.1 de la Sección 2 del Anexo I, el literal e) del numeral 1 del Anexo II y la numeración del numeral 5 del Anexo II. Asimismo, se incluyó el numeral 6 en el Anexo II. Cabe mencionar que dicha adenda tiene por objetivo reducir la incidencia de accidentes, para lo cual el Concesionario realizará obras destinadas a salvaguardar la integridad de los usuarios y de terceras personas. La ejecución de dichas obras implicó la modificación de las Cláusulas antes mencionadas para poder enmarcarlas dentro de las definiciones de "Obras Nuevas" y de "Obras Complementarias".
4. Posteriormente, el 8 de abril de 2009, el concesionario y el concedente firmaron la segunda adenda 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, principalmente, que no varíe el monto total de las inversiones en cada una de las etapas mencionadas.

I.1 Principales características del Contrato de Concesión

5. La concesión de la Red Vial N° 6 es de tipo oneroso, otorgando al concesionario la facultad de explotación de la infraestructura, la cual prevé el cobro de tarifas de peaje a los usuarios con la finalidad de financiar las labores de inversión, operación y mantenimiento de la carretera.
6. Las tarifas son fijadas por el contrato y serán reajustadas a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa. A partir de ese momento, el peaje será ajustado anualmente en base al Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y al de Estados Unidos (CPI). Actualmente, la tarifa asciende a S/. 5,50 y S/. 4,62 por eje con y sin IGV, respectivamente.
7. Para efectuar la recaudación del peaje, el Contrato de Concesión establece que el concesionario puede ubicar 3 unidades de peaje. Las estaciones de peaje –actualmente en operación– son Chilca, Jahuay e Ica (ver Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1: Ubicación de Unidades de Peaje



Fuente: COVIPERÚ.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

8. El 14 de diciembre del 2005, COVIPERÚ remitió al MTC, con copia al OSITRAN, la solicitud de aprobación del anteproyecto de la reubicación de la estación de peaje de "Lagunas de Chilca" Km. 68+550. Mediante el Informe N° 019-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación emitió opinión favorable respecto a la solicitud del

concesionario. Sin embargo, a la fecha no se ha llevado a cabo la reubicación, toda vez que se han presentado problemas para acceder a los terrenos donde se situaría la nueva unidad de peaje.

I.1.1 Compromisos de inversión

9. La inversión estimada para el proyecto asciende a US\$ 192 millones, sin incluir IGV. El proyecto está dividido en actividades preparatorias, primera, segunda y tercera etapa. Las actividades preparatorias se iniciaron desde la fecha de suscripción del Contrato. La ejecución de la primera etapa se debe iniciar dentro de los dos años posteriores a la entrega, por parte del concedente, de los predios necesarios para su ejecución. En esta etapa se prevé una inversión de US\$ 59 millones (ver cuadro N° 2).
10. 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 Modulo B de la segunda etapa.
 - b) Si al inicio del año 17 de la concesión, el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 de la concesión alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
 - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras" a US\$9 millones de dólares, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
 - c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la concesión. En este caso, el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
 - c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la concesión y, el concedente recuperará la concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
11. Finalmente, la tercera etapa se iniciará solo 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 (ver cuadro N° 2).

Cuadro N° 2: Descripción de las principales Obras

Etapa	Inversión Miles US\$ (Sin IGV)	Obras	Inversión ejecutada en el año 2009 Miles US\$
<u>Preparatoria</u> Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato.	12 354,4	<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto 72,70 Km. Autopista existente, tramo Puente Pucusana - Cerro Azul * Puesta a punto entre las progresivas 94+400 y 148+995 (Pisco - Guadalupe) * Construcción de una calzada de la autopista entre las 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 Jahuai y Guadalupe. 	7 721,0
<u>Primera</u> Dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios	58 711,9	<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto Pampa Clarita - Chincha 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 Chincha–, y sobre la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de tres Intercambios viales: en Chincha Alta, Pampa Clarita y San Andrés. * Construcción de seis pasos a desnivel: uno en Cochahuasi, tres en Chincha, uno en Chincha Alta y uno en Pisco. * Construcción de la primera calzada entre las progresivas 53+386 (intercambio Chincha Alta) y 94+400 (empalme Nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco). 	20 372,1
<u>Segunda</u> Entre los años 12 y 16 según lo señalado en el anexo II del Contrato de Concesión.	45 456,6	<p><u>Módulo A</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la primera calzada progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada variante PERÚ LNG. * Construcción de la segunda calzada de autopista entre Cerro Azul e intercambio Chincha Alta * Construcción de un puente en el Río Cañete y dos puentes en la quebrada Topará <p><u>Módulo B</u></p> <ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la segunda calzada de autopista entre las progresivas 53+386 y 94+500, intercambio Chincha Alta y empalme Nuevo trazo en Pisco * Construcción de un puente sobre los ríos Pisco, Río Chico, y Matagente, y en la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de los intercambios viales en Chincha Alta, San Andrés y Paracas 	0,0
Total sin incluir Etapa III	157 745,7		28 093,0
<u>Tercera</u> Cuando el promedio de tráfico sea 23 millones de ejes cobrables, a más tardar 5 años antes de la culminación de la concesión.	34 345,6	<ul style="list-style-type: none"> * Construcción segunda calzada empalme Nuevo trazo - Guadalupe, entre las progresivas 94+500 y 148+995 	0,0
Total incluyendo Etapa III	192 091,3		28 093,0

Fuente: Contrato de Concesión (Anexo II)

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

12. Adicionalmente, el concesionario se encuentra obligado a realizar labores de conservación y mantenimiento de la infraestructura (incluyendo las unidades de peaje), según los parámetros establecidos en el anexo I del Contrato de Concesión.

13. Al respecto, en octubre del 2005, COVIPERÚ suscribió con la empresa Construcción y Administración S.A.C un contrato de mantenimiento de infraestructura vial. Dicho contrato establece que Construcción y Administración S.A.C prestará servicios de trabajo de conservación y mantenimiento de la concesión del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica. El plazo de ejecución de los trabajos será igual al plazo del Contrato de Concesión.

I.1.2 Procedimiento Administrativo Sancionador (PAS)

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

Cuadro N° 3: Resumen de los PAS iniciados a la empresa concesionaria

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

I.1.3 Retribución y pagos a organismos públicos

20. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al concedente, a través del Regulador, una retribución (denominada Fondo Vial) ascendente a:

- 1,00% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de la obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la concesión,
- 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.

21. En ese sentido durante el 2009, el importe por concepto de Retribución al Estado ascendió a S/. 4 644 mil, el cual corresponde al pago de 1% durante el periodo del 1° de enero al 20 de setiembre y de 18.61% durante al periodo del 21 setiembre al 31 de diciembre. No obstante, el monto efectivamente pagado ascendió a S/. 2 198 mil, una

vez descontado los conceptos de “Pagos aplicados a la retribución¹” y “Garantía tarifaria aplicada a la retribución²”.

22. Por otra parte, 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 18,61% de los ingresos recaudados por concepto de peaje. Este fondo fideicometido tiene como finalidad garantizar que dichos recursos sean destinados a la correcta ejecución de obras de la concesión.

23. Asimismo, el concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:

- **Aporte por Regulación:** equivalente al 1% de los ingresos totales facturados por la empresa concesionaria, que incluye los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales, que sean prestados directamente por el concesionario (artículo 14 de la Ley N° 26917). El pago por concepto de aporte por regulación fue de S/. 788 mil durante el 2009, el cual se incrementó –al igual que los ingresos de la empresa concesionaria– en 6,4%, respecto del aporte por regulación percibido en el 2008.
- **Pago por supervisión de obras:** Este es destinado a pagar los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. El monto que debe pagar el concesionario no podrá ser superior al 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa³ y deberá ser depositado por el concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin. En el 2007, la empresa concesionaria desembolsó US\$ 247,1 miles destinados a la supervisión de las actividades de la etapa preparatoria. Para la segunda etapa, la empresa concesionaria deberá pagar en total US\$ 1 174,2 miles para la supervisión de obras de la primera etapa. Sin embargo, al cierre del 2009 la empresa concesionaria ha depositado US\$ 422,8 mil por concepto de supervisión de obras.

Cuadro N° 3: Pagos realizados por el concesionario

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

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

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

¹ Comprende pagos realizados a la empresa Edecañete S.A por orden del MTC para la realización de obras cuyo monto ascendió a S/ 294 792.

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

³ 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.

I.1.4 Adendas firmadas

24. Al cierre del 2009 se han firmado dos adendas al Contrato de Concesión tal como lo describe el cuadro N° 4.
25. La primera adenda modificó e incluyó las cláusulas 1.5; 6.20; 6.22; 8.14; los numerales 1,6 y 5 del anexo II y la sección 2 del anexo I. Por su parte, la segunda adenda estuvo más avocada a la construcción de las obras de la primera y segunda etapa, para lo cual se modificaron las cláusulas 5.2; 6.1 y los numerales 2 y 3 del anexo II.

Cuadro N° 4: Adendas suscritas con el Concesionario

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

Fuente: Adendas 1 y 2 al Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación

II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2009

II.1 Tráfico de Vehículos

26. Durante el año 2009, el número de vehículos que transitó por la Red Vial N° 6 fue de 5,2 millones, equivalente a 12,6 millones de ejes. Los vehículos ligeros, medido en unidades, representaron el 48,0% del tráfico total y; entre los vehículos pesados, los más representativos fueron los de 2 ejes, 3 ejes y 6 ejes, los cuales tuvieron una participación, en el tráfico total, de 15,3%, 14,9% y 12,6%, respectivamente.
27. Si bien en el 2008 las participaciones fueron diferentes a las presentadas en el 2009, las posiciones en cuanto a participación en el tráfico total se mantuvieron. Al respecto, en 2008, los vehículos ligeros tuvieron también la mayor participación, medida en unidades, la cual fue de 46,3%. A estos les siguieron los vehículos pesados de 2 ejes, 3 ejes y 6 ejes, los cuales representaron 16,5%, 14,4% y 12,4% del tráfico total.
28. Los periodos con mayor afluencia de tráfico corresponden al primer y último trimestre del año, debido, principalmente, a la estacionalidad en el tráfico de vehículos ligeros y de vehículos pesados de 2 ejes y de 6 ejes, principalmente, durante la temporada de verano.

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos, año 2009

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

Fuente: COVIPERÚ S.A.

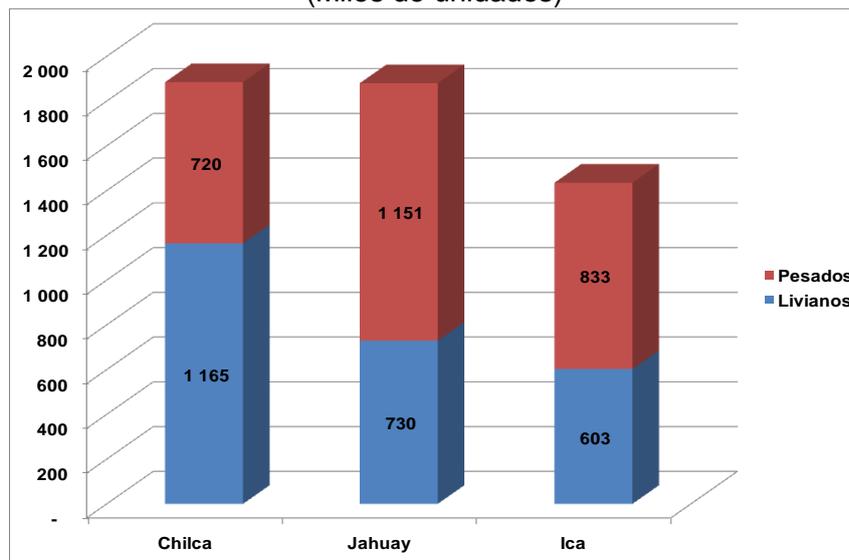
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

29. En lo que respecta al número de ejes, los vehículos ligeros tan solo representan el 19,9% del tráfico total; mientras que, los vehículos pesados representan el 80,1% restante⁴. Entre estos los que tuvieron mayor participación fueron los vehículos de 6 ejes, los cuales representaron el 31,4% del tráfico total de ejes.
30. Por otro lado, las estaciones de peaje con mayor participación en el tráfico, medido en unidades, registrado en la concesión, fueron: Jahuay⁵ (36,24%) y Chilca (36,16%). Estos resultados se deben a la proximidad a la capital y a la capacidad de producción que tiene el valle de Cañete –ubicado entre los peajes de Chilca y Jahuay–, lo cual le permite generar importantes volúmenes de carga y a la afluencia hacia los balnearios del sur en la temporada de verano, para el peaje de Chilca.
31. Adicionalmente, el alto nivel de tráfico que presenta el tramo de Chilca se debe a la movilización tanto de vehículos ligeros (hacia los balnearios del sur de Lima), como de vehículos pesados (transporte de productos agrícolas provenientes de los valles de Cañete y Chincha).

⁴ Los vehículos ligeros representan el 48,0% del tráfico total y los vehículos pesados, el 52,0%.

⁵ Cabe precisar que, las estadísticas del tráfico de vehículos se calculan en función al número de vehículos que pagan peaje. En ese sentido, la estación de peaje de Chilca, que cobra el peaje en un solo sentido (ida y vuelta), presenta una estadística de tráfico de vehículos subestimado en comparación con el tráfico calculado para las estaciones de Jahuay e Ica.

Gráfico N° 2: Tráfico de vehículos por estación de peaje
(Miles de unidades)



Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

32. En el 2009, el tráfico de vehículos livianos tuvo la mayor participación dentro del tráfico registrado en la estación de peaje de Chilca (61,8%) y con respecto del tráfico total de la concesión (46,6%). Mientras que, por las estaciones de Jahuay e Ica la mayor participación la tuvieron los vehículos pesados, siendo estas de 61,2% y 58,0%, respectivamente. Cabe señalar que el mayor tráfico de vehículos pesados se registró en la estación de Jahuay, representando el 42,6%, respecto del total de vehículos pesados que circularon por la vía concesionada.
33. Asimismo, tal como se observa en el cuadro N° 6, existe una estacionalidad principalmente en el tráfico de vehículos ligeros, la cual es mucho más acentuada en la estación de peaje de Chilca. Esta estacionalidad se manifiesta con un mayor tráfico de vehículos en el primer y cuarto trimestre, respecto del observado el resto del año.

Cuadro N° 6: Tráfico por estación de peaje
(Unidades)

Chilca (Long. 72,7 Km.)					
Tipo de vehículo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total
Livianos	459 590,0	225 493,0	190 086,0	289 462,0	1 164 631,0
Pesados	179 440,0	168 734,0	181 317,0	190 686,0	720 177,0
Total	639 030,0	394 227,0	371 403,0	480 148,0	1 884 808,0

Jahuay (Long. 94,5 Km.)					
Tipo de vehículo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total
Livianos	185 241,0	177 876,0	179 419,0	187 265,0	729 801,0
Pesados	270 563,0	271 893,0	301 545,0	306 508,0	1 150 509,0
Total	455 804,0	449 769,0	480 964,0	493 773,0	1 880 310,0

Ica (Long. 54,5 Km.)					
Tipo de vehículo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total
Livianos	151 417,0	141 436,0	152 901,0	157 024,0	602 778,0
Pesados	197 624,0	196 737,0	212 939,0	225 307,0	832 607,0
Total	349 041,0	338 173,0	365 840,0	382 331,0	1 435 385,0

* IMD: Índice Medio Diario

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Fuente: COVIPERÚ S.A.

II.1.1.1 Índice Medio Diario (IMD)

1. El Índice Medio Diario (IMD) vehicular es un indicador del promedio de vehículos que circulan por la carretera en un día⁶. Durante el 2009, el IMD de la Red Vial N° 6 fue de 14 254 vehículos diarios, 5,9% mayor al año anterior. A partir de este indicador también se observa la estacionalidad existente en el tráfico de vehículos; pues, tanto en el año 2008 como en el 2009, se observa un tráfico más pronunciado en el primer y cuarto trimestre.
2. El principal factor del mayor tráfico de vehículos durante el primer trimestre se debe al incremento de vehículos ligeros como resultado de la temporada de verano.

Cuadro N° 7: Comportamiento del IMD 2009

Período	Livianos			Pesados			Total		
	2009	2008	Variación	2009	2008	Variación	2009	2008	Variación
I	8847,2	8256,5	7,2%	7 195,9	7 147,4	0,7%	16 043,1	15 403,8	4,1%
II	5986,9	4778,5	25,3%	7 004,0	7 095,2	-1,3%	12 990,9	11 873,6	9,4%
III	5678,3	5413,3	4,9%	7 563,1	7 274,0	4,0%	13 241,4	12 687,3	4,4%
IV	6888,6	6491,3	6,1%	7 853,3	7 385,5	6,3%	14 741,9	13 876,8	6,2%
Anual	6850,2	6233,3	9,9%	7 404,0	7 226,1	2,5%	14 254,3	13 459,4	5,9%

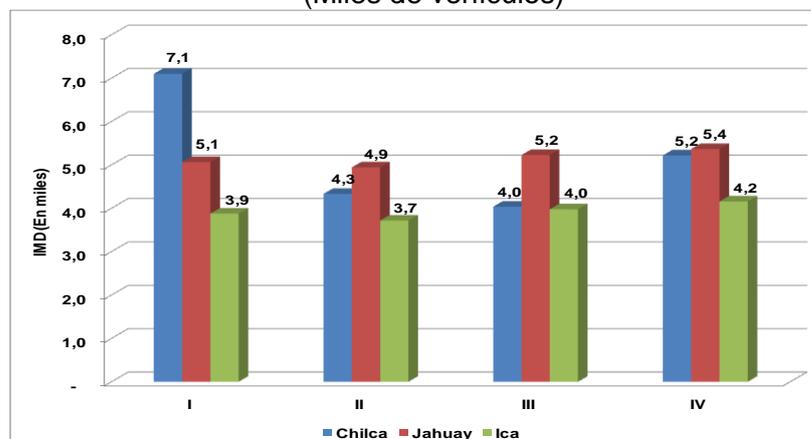
Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

3. En lo que refiere al IMD por unidad de peaje, la estación de Jahuay presentó un IMD promedio anual de 5 172 vehículos; mientras que, los correspondientes a Chilca e Ica registraron 5 150 y 3 932 vehículos, respectivamente.
4. Como se muestra en el gráfico N° 3, los peajes de Jahuay e Ica carecen de una estacionalidad marcada en su nivel de tráfico; en tanto, la estación de Chilca registra mayores tráficos en el primer y último trimestre. Al respecto, dicha estación de peaje presentó un IMD de 7,1 miles de vehículos durante el primer trimestre, y de 5,2 miles de vehículos durante el último trimestre en contraposición al resto del año, el cual fluctuó en el rango de 4,0 miles a 4,3 miles de vehículos por día.

⁶ El cálculo del IMD promedio anual se hizo aplicando la siguiente fórmula:

Gráfico N° 3: IMD por trimestre según Estación de Peaje, año 2009
(Miles de vehículos)



Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.1.1.2 Ingreso Medio por Vehículo

5. El ingreso medio por vehículo se calcula dividiendo el total de ingresos, netos de IGV, entre el número de vehículos que transitan por la carretera. Durante el 2009, el ingreso medio por vehículo de la Red Vial N° 6 fue de S/. 17,24 y el ingreso medio por vehículo por kilómetro fue de S/. 0,078. Asimismo, producto del mayor tráfico registrado en el primer y cuarto trimestre la empresa concesionaria registró mayores ingresos en dichos periodos.

Cuadro N° 8: Ingreso Medio por Vehículo, año 2009

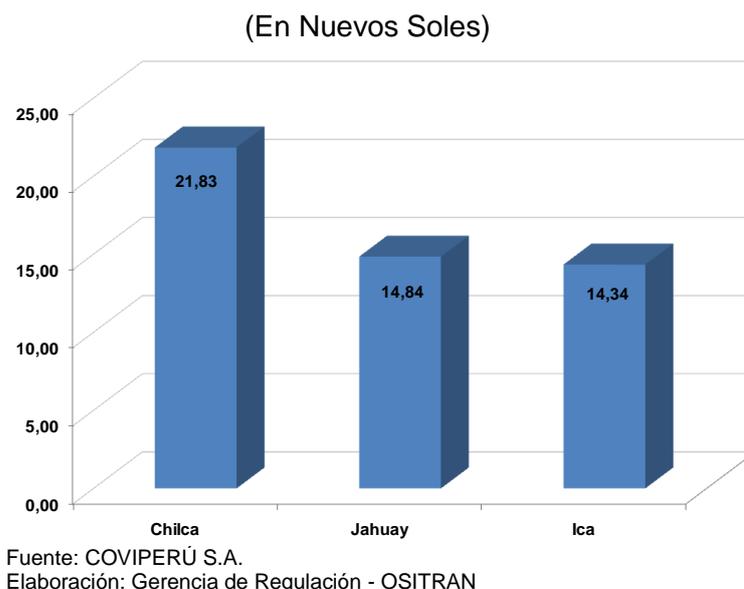
Periodos	Ingreso total (millones S/.)	N° Vehículos (millones unidades)	IME*Vehículo		IME*Vehículo*Km.	
			S/.	US\$	S/.	US\$
I	23,43	1,44	16,23	5,09	0,073	0,023
II	20,57	1,18	17,40	5,76	0,078	0,026
III	21,91	1,22	17,98	6,08	0,081	0,027
IV	23,73	1,36	17,50	6,08	0,079	0,027
Total	89,64	5,20	17,24	5,72	0,078	0,026

Fuente: Estados financieros Auditados - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

Gráfico N° 4: Ingreso Medio según Peaje, año 2009



II.2 Actividades de Construcción y Mantenimiento

II.2.1. Ejecución de obras

7. Durante el primer trimestre se realizó la construcción de la calzada del lado derecho de la autopista entre la progresiva 1+600 (intercambio vial Cerro Azul) a 20+301 (intercambio vial Pampa Clarita) se consideraron las bermas. Se realizaron las obras preliminares, que incluyeron el trazo y replanteo y la excavación del material inadecuado; movimiento de tierras, que incluyó la excavación no clasificada para explanaciones, conformación de terraplenes con material de préstamo lateral y la eliminación de material inadecuado; transportes de materiales; obras de arte, excavación no clasificada para estructuras a mano y con equipo, relleno para estructura con material de cantera; encofrado y desencofrado de las obras de arte; y concreto utilizando cemento *portland*. Para el mismo trimestre se realizó la construcción del intercambio vial Cerro Azul en sus ramales y en el puente del intercambio vial, para lo cual se utilizaron técnicas como topografía y referenciación para puentes de intercambios, encofrado y desencofrado del puente, acero de refuerzo, acero pretensor, entre otras.
8. Durante el segundo trimestre del 2009, se avanzó con la construcción de la carretera asfaltada desde el kilómetro 28+000 hasta el kilómetro 37+160, se realizaron excavaciones no clasificadas para explanaciones, conformaciones de terraplenes con material de préstamo lateral, transporte de materiales, trazo y replanteo. Se realizó la construcción de una calzada desde la progresiva 0+000 a 1+000 y de dos calzadas desde la progresiva 1+000 a 1+600. Además, con la construcción del intercambio vial Cerro Azul, también, se continuó con la construcción de ambas calzadas de la autopista en las prolongaciones 1+600 (Intercambio Cerro Azul) a 20+301 (intercambio Pampa Clarita), la construcción del puente Cañete (calzada derecha), que requirió topografía y georeferenciación, excavaciones bajo agua, excavaciones en seco con maquinarias, encofrado de estribos, estructuras con acero de refuerzo entre otras técnicas. Finalmente, el paso a desnivel Santa Bárbara⁷, que requirió de excavaciones bajo agua,

⁷ En esta obra es importante resaltar su importancia para evitar la afectación de la nueva Autopista a las localidades aledañas puesto que tienen la necesidad de movilizar sus productos en sentido perpendicular a la vía, por tanto ello implica un efecto barrera

construcciones de estructuras para drenaje y estructuras de concreto con acero de refuerzo.

9. En el tercer trimestre del 2009, se culminaron las obras de construcción del intercambio vial Cerro Azul, de la calzada desde la progresiva 0+000 a 1+000 y de dos calzadas desde la progresiva 1+000 a 1+600; quedó pendiente algunas partidas de señalización y corrección medio ambiental. En este trimestre, se avanzó con las construcción de la primera y segunda calzada (derecha e izquierda, respectivamente) de la autopista entre la prolongación 1+600 (Intercambio Cerro Azul) a 20+301 (Intercambio Pampa Clarita). Se continuaron con las obras relacionadas al paso a desnivel de Santa Bárbara. Además, se construyó ambas calzadas del puente Cañete se continuó la construcción de la carretera asfaltada desde el kilómetro 28+000 hasta el kilómetro 37+160 (y en setiembre hasta el kilómetro 38+000)
10. Durante el cuarto trimestre del 2009 se concluyó el paso a desnivel de Santa Bárbara y se continuaron con las obras que quedaron pendientes el trimestre anterior. Se comenzó a construir la primera Calzada Variante Perú LNG desde la progresiva 28+000 a la progresiva 33+000; la construcción de la primera calzada (6 Km.) en tramos intermedios: 21+200 a 22+200, 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200; y la construcción de la segunda calzada en carretera asfaltada en tramos intermedios: 20+301 a 28+000 y 38+000 a 38+620.
11. En resumen, hasta diciembre de 2009 las obras mencionadas llevan el siguiente porcentaje de avance descrito en el cuadro N° 8:

Cuadro N° 9: Avance de Obras a Diciembre de 2009

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

Fuente: Informe mensual de Diciembre 2009

Elaboración: Gerencia de Regulación

12. Es preciso señalar que las mencionadas obras significan un avance en la etapa preparatoria de 99,4%. Por su parte las obras de la primera etapa quedaron culminadas hasta un 60,0%.

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

II.2.1. Actividades de mantenimiento

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

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

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

II.3 Accidentes

15. El número de accidentes registrados en el 2009 fue de 191, cifra que se incrementó en comparación con los 146 accidentes que ocurrieron durante el 2008. La mayor cantidad de accidentes se registró en el peaje de Chilca, que concentró el 53,9% del total de accidentes de la Concesión, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 31,4% y 14,7% de los accidentes registrados, respectivamente.

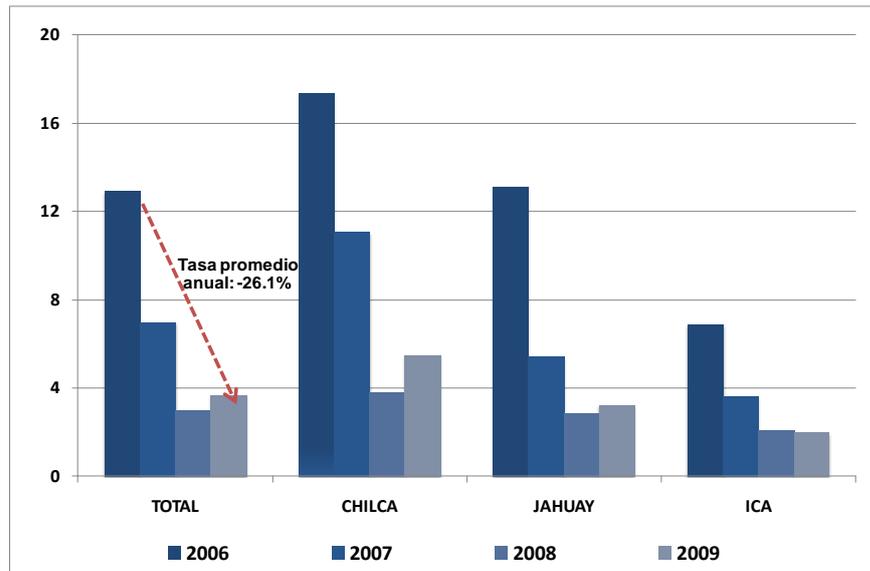
Cuadro N° 10 Número de accidentes registrados durante la Concesión

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

Fuente: COVIPERÚ S.A.

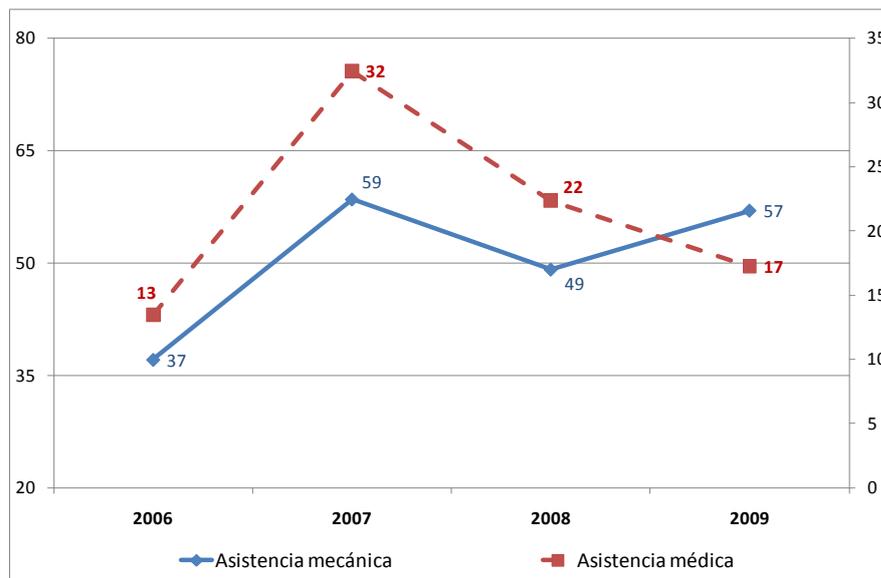
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

16. Asimismo, en términos relativos se observa que el número promedio anual de accidentes por cada cien mil vehículos ha disminuido notoriamente desde el 2006 (ver gráfico N°5). Así, en el 2006 por cada cien vehículos se registró aproximadamente 13 accidentes mientras que en el 2009 dicho índice aproximadamente se redujo a 4 accidentes por cada cien mil vehículos desplazados.

Gráfico N° 5: Índice promedio anual de accidentes*

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

17. Con relación a las asistencias a los usuarios brindada por la empresa concesionaria, se observa en el gráfico N° 6 que la asistencia mecánica ha sido de 57 atenciones por cada cien mil vehículos durante el 2009. En tanto para las personas auxiliadas por asistencia médica, la asistencia se dio a 17 por cada cien mil vehículos.

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

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

18. Se debe señalar que el comportamiento de la serie asistencia mecánica no muestra una tendencia similar al número de accidentes para el periodo 2006-2009, debido a que

dichas atenciones pueden responder a fallas técnicas de los mismos vehículos sin necesariamente motivar un siniestro. Por el contrario, la serie asistencia médica presenta un comportamiento decreciente similar al número de accidentes para el periodo 2007-2009 debido a que dicha serie sí responde a la ocurrencia de un accidente o siniestro.

II.4 Indicadores Financieros

19. **Evolución y estructura de sus activos.** Los activos de la concesionaria ascendieron a S/.193,5 millones en el 2009, mayor en 80,6% o US\$ 86,4 millones en comparación con el cierre del 2008, producto del mayor volumen de activos intangibles y en general del activo no corriente; sin embargo, la cuenta *Efectivo y equivalentes de efectivo* mostró una disminución de 75,1% respecto al cierre de 2008, debido, principalmente, a los menores montos desembolsados en cuentas corrientes y depósitos a plazo. Durante el 2009 el activo de la COVIPERU se encontró compuesto, en su mayoría, por activos de largo plazo que representaron el 87,6% del activo total (S/. 169,6 millones)
20. **La evolución y estructura de sus pasivos.** Al 31 de diciembre de 2009, el pasivo total de la concesionaria ascendió a S/. 99,1 millones, superior al registrado al cierre del año anterior (S/. 60,6 millones ó 157,7%) explicado por las mayores obligaciones financieras del periodo debido a que se tiene pendiente pagos al Banco de Crédito, Interbank, BBVA Banco Continental y Crédito Leasing. Sobre la deuda financiera de la Compañía, se debe comentar que ésta actualmente representa cerca del 27,9% de los pasivos totales y el 99,8% de esta deuda se concentra en el corto plazo. Durante el 2009, la deuda financiera de la compañía ascendió a S/. 27,6 millones (S/. 717 mil en el 2008) y estuvo compuesta por un financiamiento para capital de trabajo, sin garantías, y a una tasa libor más 5,18%.
21. **El patrimonio de la Concesionaria.** Durante el 2009, el patrimonio de la concesionaria ascendió a S/. 94,4 millones y estuvo compuesto, principalmente, por los resultados acumulados y el capital social en 71,1% y 24,1%, respectivamente. En el periodo en cuestión, el patrimonio mostró un incremento de S/. 25,7 millones ó 37,4% respecto al cierre del 2008, esto se debe al incremento significativo en los resultados acumulados.
22. **La solvencia de la Concesionaria,** ha sido fortalecida debido a los incrementos sucesivos en los ingresos percibidos por la concesionaria, los mayores ingresos han permitido generar EBITDA's suficientes para poder enfrentar las obligaciones. Por su parte, el apalancamiento de la empresa concesionaria (Pasivo total/Patrimonio) mostró un incremento sustancial al pasar de 0,56 en el 2008 a 1,05 veces al cierre del 2009. Actualmente, el indicador Deuda Financiera/EBITDA mostró un incremento en sus indicadores pasando de 0,02 a 0,82. En general, todos los indicadores de solvencia se han incrementado año tras año esto quiere decir que la empresa se encuentra en una mejor situación de capacidad de pago en el largo plazo y en el caso de liquidación de la concesionaria.
23. **Indicadores de liquidez aceptables,** los cuales descendieron a 0,42 (1,32 veces en el 2008) y 0,40 veces (1,26 veces en el 2008) para los indicadores de liquidez general y ácida, respectivamente. Estos indicadores se presentan bajos debido a que la cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo* disminuyó considerablemente de un año a otro.
24. Los resultados esperados para los próximos años indican que la compañía podría cumplir satisfactoriamente con el pago de sus compromisos financieros aún en un escenario adverso, ya que sólo el activo corriente representa más del 86,5% del total de deuda financiera. Cualquier incremento del precio del peaje, luego de terminada las obras de la primera etapa, incrementaría el valor de la empresa concesionaria.
25. Con relación a los indicadores de rentabilidad, se nota un decremento tanto en el ROA, como en el ROE. Si bien es cierto, la utilidad neta de la concesionaria se ha incrementado

sustancialmente (en 69,8% en comparación con el cierre el año anterior) el monto total de activos y el patrimonio neto también sufrieron incrementos significativos (80,6% y 37,4%, respectivamente).

Cuadro N° 11: Resumen de Estados Financieros Auditados, miles de soles

Rubros	2007	2008	2009
Balance General			
Activo Corriente	44 391	36 414	23 912
Activo Corriente prueba ácida	43 983	34 599	22 658
Activo No Corriente	46 963	70 726	169 588
Activo Total	91 354	107 140	193 500
Pasivo Corriente	32 516	27 508	57 042
Pasivo No Corriente	5 295	10 948	42 056
Pasivo Total	37 811	38 456	99 098
Total Patrimonio	53 543	68 684	94 402
Obligaciones Financieras	862	717	27 639
De Corto Plazo	433	528	27 585
De Largo Plazo	429	189	54
Estado de Ganancias y Pérdidas			
Ventas Netas	68 869	72 546	77 160
Costo Operacionales	39 964	40 236	32 651
Gastos operacionales	6 716	9 457	18 825
Resultado de Operación	22 189	22 853	25 684
Otros Ingresos y Egresos	433	363	13 169
Ingresos Financieros	2 012	7 051	6 536
Gastos Financieros	1 575	6 535	6 537
Utilidad (Pérdida) Neta del Ejercicio	15 179	15 143	25 718
Depreciación y Amortización	5 701	7 686	7 912
EBITDA y Cobertura			
Total Ingresos (12 meses)	68 869	72 546	77 160
Costos de Ventas (12 meses)	39 964	40 236	32 651
Utilidad Neta (12 meses)	22 189	22 853	25 684
Margen bruto (acum. en el periodo)	42,0%	44,5%	57,7%
Margen operativo (acum. en el periodo)	32,2%	31,5%	33,3%
Margen neto (acum. en el periodo)	22,0%	20,9%	33,3%
EBIT (12 meses)	22 189	22 853	25 684
Depreciación y Amortización (12 meses)	5 701	7 686	7 912
EBITDA (12 meses)	27 890	30 539	33 596
Gastos Financieros (12 meses)	1 575	6 535	6 537
EBIT / Gastos Financieros (12 meses)	14,1	3,5	3,9
EBITDA / Gastos Financieros (12 meses)	17,7	4,7	5,1
EBITDA / Ingresos (12 meses)	40,5%	42,1%	43,5%
Solvencia			
Deuda Financiera / Pasivo Total	0,02	0,02	0,28
Deuda Financiera / Patrimonio	0,02	0,01	0,29
Pasivo Total / Patrimonio	0,71	0,56	1,05
Pasivo No Corriente / EBITDA (12 meses)	0,19	0,36	1,25
Deuda Financiera / EBITDA (12 meses)	0,03	0,02	0,82
Pasivo Total / EBITDA (12 meses)	1,36	1,26	2,95
Rentabilidad			
ROA (12 meses)	24,29%	21,33%	13,27%
ROE (12 meses)	41,44%	33,27%	27,21%
Liquidez			
Liquidez General	1,37	1,32	0,42
Prueba Ácida	1,35	1,26	0,40

Fuente: Estados Financieros Auditados de Covi Perú
Elaboración: Gerencia de Regulación

III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS

III.1 Consideraciones Contractuales

26. El Contrato de Concesión establece que, a partir de la toma de posesión del derecho de explotación y hasta la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, el peaje ascenderá a S/. 4,62 por eje más IGV y otros aportes de ley que el Estado pueda imponer, dentro de los cuales no se incluyan los aportes por regulación.
27. Una vez que las obras de la primera etapa sean aprobadas, se podrá cobrar una tarifa de US\$ 1,5 al tipo de cambio vigente a la fecha de la aprobación más el importe correspondiente al impuesto general a las ventas y otros aportes de ley. Asimismo, los peajes podrán reajustarse en forma ordinaria cada 12 meses de acuerdo al siguiente mecanismo (Cláusula 8.17):

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

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

III.2 Tarifas Aplicadas durante el año 2009

29. Hasta el 12 de mayo del 2006, el concesionario, a solicitud del concedente, cobró tarifas diferenciadas –S/. 3,16 y S/. S/4,62, por eje, sin incluir IGV para vehículos pesados formales e informales, respectivamente–, con la finalidad de promover la formalización de los transportistas públicos pesados. Cabe señalar que, a partir de dicha fecha, se está cobrando la misma tarifa a transportistas formales e informales.
30. 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 2008 la estación de Chilca cobró un peaje de S/ 11,0 por eje, y las correspondientes a Jahuay e Ica cobraron un peaje de S/. 5,50 por eje.
31. Es importante precisar que, el 07 de diciembre de 2005, el concesionario solicitó al MTC la aplicación de la garantía tarifaria, tal y como lo precisa la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión. Esta cláusula establece que si, por disposición de cualquier entidad pública

o por alguna causa de fuerza mayor, se le impidiese al concesionario cobrar parte (o el íntegro) del peaje, entonces el concedente estaría obligado a reconocer la diferencia tarifaria que corresponda.

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

Chilca*		
Categoría vehicular	Descripción	Tarifas aplicadas
Cat. 1	Vehículos livianos	S/. 11,00
Cat. 2	Vehículos de 2 ejes	S/. 11.0 por eje
Cat. 3	Vehículos de 3 ejes	S/. 11.0 por eje
Cat. 4	Vehículos de 4 ejes	S/. 11.0 por eje
Cat. 5	Vehículos de 5 ejes	S/. 11.0 por eje
Cat. 6	Vehículos de 6 ejes	S/. 11.0 por eje
Cat. 7	Vehículos de 7 ejes	S/. 11.0 por eje
Jahuay e Ica**		
Categoría vehicular	Descripción	Tarifas aplicadas
Cat. 1	Vehículos livianos	S/. 5,50
Cat. 2	Vehículos de 2 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat. 3	Vehículos de 3 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat. 4	Vehículos de 4 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat. 5	Vehículos de 5 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat. 6	Vehículos de 6 ejes	S/. 5.50 por eje
Cat. 7	Vehículos de 7 ejes	S/. 5.50 por eje

*Cobro de tarifa en un solo sentido

**Cobro de tarifa en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

ANEXOS

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO:
CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.

CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL-ICA

Fecha de actualización: A diciembre de 2009

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Tramo vial Red Vial 6 (221.7 km) <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	Adenda 1: 28 de agosto de 2007. Adenda 2: 08 de abril de 2009.	Adenda1 Adenda 2
5	Factor de competencia	Retribución al Estado	Cláusula 8.19 (p. 55) y 1.5. (p. 17)
6	Capital mínimo	US\$ 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio US\$5 millones que se completará como mínimo a US\$15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a US\$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 US \$ 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 US\$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 US\$ 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 S.A.****CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL-ICA****Fecha de actualización: A diciembre de 2009**

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: US\$ 192.091,31 miles (sin incluir IGV). <i>Primera etapa: US \$ 58 711 889.83 (monto reestimado), no incl. IGV</i> <i>Segunda etapa: US \$ 45 456 614.29 (monto reestimado), 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"> • <i>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.</i> • <i>Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas).</i> • <i>Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo.</i> • <i>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.</i> • <i>Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50m. lineales (calzada derecha).</i> <p>Segunda Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386.</i> • <i>Construcción de la primera calzada desde el km 53+386 al 94+400.</i> • <i>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.</i> • <i>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.</i> 	Anexo II Adenda 2
----	-------	--	----------------------

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.****CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL-ICA****Fecha de actualización: A diciembre de 2009**

N	Tema	Contenido	Ref.
1 1	Toma de Posesión de los Bienes	<p><i>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</i></p> <p>a) <i>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.</i></p> <p>b) <i>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.</i></p>	Cláusula 5.2 Adenda 2
1 2	Obligaciones del Concesionario	<p><i>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</i></p> <p><i>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</i></p> <p>a) <i>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.</i></p> <p>b) <i>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.</i></p>	Cláusula 6.1 Adenda 2
1 3	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <p>Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas</p> <p>Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</p>	Cláusula 15.12 (p. 102) Cláusula 15.13 a) y b) (p. 103-105)
1 4	Penalidades	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 Proyectoada Referencial por cada día calendario de retraso.	Cláusula 6.15 (p. 41)

1 5	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	Cláusula 14.1.- 14.16 (p. 87-100)
1 6	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>	Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA VIAL DEL PERÚ S.A.****CARRETERA: PUENTE PUCUSANA-CERRO AZUL-ICA****Fecha de actualización: A diciembre de 2009**

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 US\$ 1.5 (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 	Cláusula 8.17 d) (p. 54-55)

		<p>se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU.</p> <ul style="list-style-type: none">• En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios.	
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