

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

**Gerencia de  
Regulación**



**OSITRAN**

Organismo Supervisor de la Inversión en  
Infraestructura de Transporte de Uso Público

Evaluación Económica  
de la Concesión de la **2008**  
Red Vial N° 6

**Gerencia de  
Regulación**

**Junio 2009**

## ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO .....	5
i EVOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	7
ii DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008.....	15
II.1 Tráfico de Vehículos .....	15
II.2 Actividades de Construcción y Mantenimiento .....	19
II.3 Accidentes .....	22
II.4 Indicadores Financieros .....	23
III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS .....	26
III.1 Consideraciones Contractuales.....	26
III.2 Tarifas Aplicadas durante el año 2008 .....	27
CONCLUSIONES .....	29

### Lista de Gráficos

Gráfico N° 1: Ubicación de Unidades de Peaje .....	1
Gráfico N° 2: Tráfico por Estación de Peaje.....	16
Gráfico N° 3: IMD por trimestre según Estación de Peaje .....	18
Gráfico N° 4: Ingreso Medio según Peaje 2008 .....	19

**Lista de Cuadros**

Cuadro N° 1: Carretera Red Vial N° 6.....	7
Cuadro N° 2: Descripción de las Obras.....	10
Cuadro N° 3: Pagos realizados por el concesionario.....	15
Cuadro N° 4: Tráfico de vehículos 2008.....	15
Cuadro N° 5: Tráfico por estación de peaje 2008.....	17
Cuadro N° 6: Comportamiento del IMD 2008.....	18
Cuadro N° 7: Ingreso Medio por Vehículo 2008.....	19
Cuadro N° 8: Número de Accidentes Registrados durante la Concesión 2008.....	23
Cuadro N° 9: Balance General a diciembre de 2008.....	24
Cuadro N° 10: Estado de Ganancias y Pérdidas.....	25
Cuadro N° 11: Principales Indicadores Financieros COVIPERÚ.....	26
Cuadro N° 12: Tarifas cobradas por eje (inc. IGV).....	28

## RESUMEN EJECUTIVO

1. El objetivo de este documento es presentar el desempeño operativo y económico-financiero de la Concesión del tramo Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica, Red Vial N° 6, de la Carretera Panamericana Sur, durante el año 2008.
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 año 2008, circularon por la vía un total de 4,9 millones de vehículos, alcanzando un Índice Medio Diario de 13 459 vehículos. El mayor volumen de tráfico se registró en la unidad de peaje de Jahuay seguida muy de cerca por la de Chilca, circulando por dichas estaciones el 36,2% y 35,7% de los vehículos (ligeros y pesados).
5. El tráfico de la Concesión muestra un alto nivel de estacionalidad en la temporada de verano, principalmente para vehículos ligeros en el peaje de Chilca. Asimismo, dicho peaje posee la mayor participación de vehículos ligeros, con un 46,0% del total de ligeros, mientras que Jahuay mostró la mayor participación de vehículos pesados, con el 42,0% del total de vehículos de esta clase.
6. El Ingreso Medio por Vehículo en el año 2008 fue de S/. 14,7. Se observó un comportamiento creciente de este índice del primer al segundo trimestre, para luego mostrar una disminución paulatina en el resto del año, lo cual se explicaría por el mayor tráfico de vehículos en la estación de Chilca durante la temporada de verano.
7. La Concesionaria, durante el año 2008, invirtió S/. 9,3 millones destinados al mantenimiento de la red vial; mientras que los pagos por mantenimiento de vía fueron de S/. 10,3 millones. Asimismo, los gastos totales por daños de terremoto ascendieron a S/. 20,8 millones.
8. Se ha culminado el mantenimiento en el tramo de Pampa Clarita - Chíncha Alta, así como el mantenimiento del tramo San Andrés - Guadalupe. En ese sentido, a diciembre del año 2008, el avance total de la Etapa Preparatoria es de 73,6%; mientras que el de la Primera Etapa es del 6,7%.
9. El número de accidentes registrados durante el año fue de 146, registrándose la mayor parte de estos durante el primer trimestre.



10. El monto recaudado por concepto de peajes fue de S/. 72,5 millones, registrándose un promedio mensual de S/. 6,0 millones. El peaje de Chilca fue el que recaudó el mayor volumen de ingresos, con un 45,8% del total.
11. El Concesionario pagó al Estado un monto por retribución de S/. 800 miles, mientras que el pago a OSITRAN, por concepto de Tasa Regulatoria, ascendió a S/. 741 miles. Asimismo, se destinaron S/. 3 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 31,5%, así como un rendimiento neto de 20,9%. La rentabilidad sobre el patrimonio ascendió a 22,0%, mientras que la rentabilidad sobre los activos fue de 14,1%.
13. Las tarifas aplicadas fueron de S/. 4,62 (sin incluir IGV), tanto para vehículos pesados (por eje), como para vehículos ligeros. Sin embargo, hasta el 12 de mayo, el Concesionario a solicitud del Concedente, cobró a los vehículos pesados formales una tarifa de S/. 3,16 (sin incluir IGV) con el objetivo de incentivar la formalización. Después de esta fecha, se uniformizó la tarifa para los vehículos pesados formales e informales en S/. 4,62.



## I EVOLUCIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 20 de julio del año 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**

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 año 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".

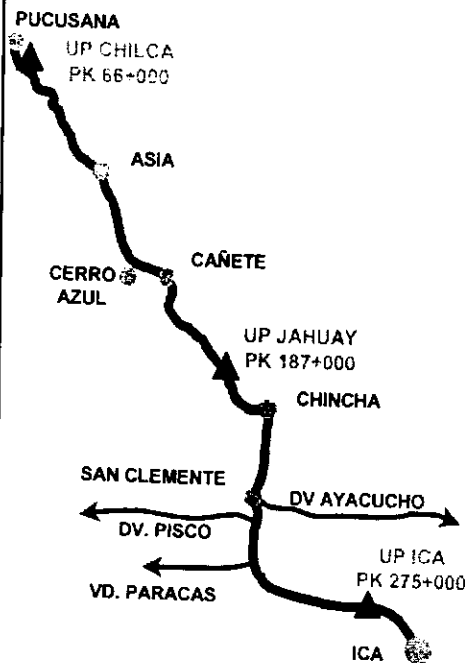
### I.1 Principales características del Contrato de Concesión

4. La Concesión de la Red Vial N° 6 es de tipo oneroso, otorgando al Concesionario la facultad de Explotación de la Infraestructura, el 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.
5. 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 y al de Estados Unidos. Actualmente, la tarifa asciende a S/. 4,62 y S/. 5,50 por eje con y sin IGV, respectivamente.



6. 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

7. El 14 de diciembre del año 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.

### 1.1.1 Compromisos de inversión

8. 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. El inicio de ejecución de la primera etapa se dará 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).

9. 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.
10. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de Unidades de Peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa (Ver Cuadro N° 2).



**Cuadro N° 2: Descripción de las Obras****Preparatoria**

Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato.

12 354

- Puesta a punto 72,70 Kms. 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 Jahuar y Guadalupe.

**Primera**

Dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios

58 712

- 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).

**Segunda**

Entre los años 12 y 16 según lo señalado en el anexo II del Contrato de Concesión.

45 457

**Módulo A**

- Construcción de la primera calzada progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada variante PERÚ LNG.
- Construcción de la segunda calzada de autopista entre Cerro Azul e intercambio Chincha Alta
- Construcción de un puente en el Río Cañete y dos puentes en la quebrada Topará

**Módulo B**

- 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

41 223

**Total Sin Incluir Etapa III**

157 746

**Tercera**

Cuando el promedio de tráfico sea 23 millones de ejes cobrables, a más tardar 5 años antes de la culminación de la concesión.

34 346

- Construcción segunda calzada empalme nuevo trazo - Guadalupe, entre las progresivas 94+500 y 148+995

**Total incluyendo Etapa III**

192 091

Fuente: Contrato de Concesión (Anexo II)  
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

11. 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.

12. Al respecto, en octubre del año 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)**

13. Desde el inicio de la Concesión hasta diciembre del año 2008, se iniciaron los siguientes PAS a la Empresa Concesionaria.

#### **PRIMER PAS:**

14. El 10 de Octubre del año 2007, mediante el Oficio N° 2584-07-GS-OSITRAN, OSITRAN notificó al Concesionario el inicio de un PAS, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 66.3 del Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) de OSITRAN, y en base al Informe N° 468-07-GS-OSITRAN. El hallazgo de presunto incumplimiento se sustentó en lo siguiente:

- Durante la ejecución de la obra de puesta a punto del subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe, la Sociedad Concesionaria no consideró las indicaciones y recomendaciones aplicables contenidas en el Capítulo IV del "Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras" (Dispositivos de Control del Tránsito a través de Zonas de Trabajo), aprobado por Resolución Ministerial N° 210-2000 MTC/15.02. Cabe precisar que el Contrato de Concesión hace referencia al cumplimiento de estos dispositivos.
- En la inspección no programada realizada el 9 de julio del año 2007, se verificó evidencia de incumplimiento de las disposiciones contenidas en la norma señalada, según consta en el Acta N° 56-07 Inspección - Inversiones. En particular, las señales en la zona de trabajo no estaban montadas en soportes portables, y no se encontraron señales preventivas al inicio de la zona de trabajo ni lámparas de destellos. Asimismo, las características de las señales no correspondían a las recomendadas en el referido dispositivo, y finalmente el subtramo 6 estuvo abierto al tránsito cuando aún faltaban trabajos de señalización horizontal y vertical.
- Por otro lado, la Sociedad Concesionaria no cumplió con presentar al supervisor de obras el plan de Tránsito Provisorio correspondiente a la obra de puesta a punto del subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe, de acuerdo a lo previsto en la cláusula 6.13 del Contrato de Concesión.

15. Como consecuencia de lo anterior, se inició un PAS a la Sociedad Concesionaria por supuesto incumplimiento de la Cláusula 6.13 del Contrato de Concesión del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul - ICA, en la ejecución de la obra de puesta a punto del subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe. Tal incumplimiento fue considerado, según Resolución de Gerencia General N° 012-2008-GG-OSITRAN, una falta grave.

16. El 30 de mayo del año 2008, mediante Resolución de Gerencia General N° 032-2008-GG-OSITRAN, se confirma la Resolución antes mencionada imponiéndose una multa de 3 UIT por incumplimiento de la Cláusula 6.13 del Contrato de Concesión, la cual fue pagada satisfactoriamente.

#### **SEGUNDO PAS :**

17. El 24 de Octubre del año 2007, se notificó a la Empresa Concesionaria el inicio de un PAS debido al presunto incumplimiento de la Cláusula 8.19 párrafo nueve del Contrato de Concesión. En base al Informe N° 491-07-GS-OSITRAN, se notificó a COVIPERÚ el hallazgo del presunto incumplimiento con el siguiente sustento:



- Considerando la información remitida por COVIPERÚ y por la Corporación Financiera de Desarrollo S.A., respecto de los ingresos obtenidos por peaje y los depósitos realizados al fondo fideicometido en el periodo enero 2006 - setiembre 2007, la empresa Concesionaria cumplió con realizar el depósito de dinero al fideicomiso (cláusula 8.19, octavo párrafo).
  - No obstante ello, COVIPERÚ incumplió la obligación contenida en la Cláusula 8.19, noveno párrafo, respecto a la fecha de realización de los depósitos al fideicomiso en los meses de marzo del año 2006 y marzo del año 2007.
18. Como consecuencia de lo anterior, se inició un PAS al Concesionario por haber realizado los depósitos fuera del plazo establecido en el Contrato de Concesión, para los meses señalados anteriormente. Ello, es considerado una infracción grave, según lo establecido en el artículo 52° del Reglamento de Infracciones y sanciones, tal como se señala en la Resolución de Gerencia General N° 010-2008-GG-OSITRAN.
19. El 21 de abril del año 2008, mediante Resolución de Gerencia General N° 020-2008-GG-OSITRAN, se confirma la Resolución antes mencionada imponiéndose una multa de 3 UIT por incumplimiento de la Cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, la cual fue pagada satisfactoriamente.

### TERCER PAS:

20. El 13 de mayo del año 2008, se notificó a COVIPERÚ el inicio de un PAS debido al presunto incumplimiento de las obligaciones de condiciones de tránsito en el subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe. De esta manera, en base al Oficio N° 1153-08-GS-OSITRAN se notificó a COVIPERÚ que el presunto incumplimiento se sustentó en lo siguiente:
- Las Cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica, establecen las condiciones referidas a la gestión del tráfico y la garantía de seguridad del tránsito para los usuarios. Estas condiciones deben ser cumplidas por la Sociedad Concesionaria mientras se opere la concesión.
  - En el subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe, COVIPERÚ evidencia que las señales horizontales que utilizó no cumplían con las indicaciones contenidas en el manual -de "Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras"- en cuanto a ubicación, dimensiones, diseño y colores reglamentados<sup>1</sup>, contraviniendo de esta manera lo establecido en el contrato de concesión.
  - COVIPERÚ realizó la señalización requerida con posterioridad (pasado 30 días) a la entrada en operación de la vía, ocurrida una vez terminada el recapeo de la calzada.
21. A partir de estos hechos, se inició un PAS a la Sociedad Concesionaria por supuesto incumplimiento de las cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión durante la operación del subtramo 6: Empalme San Andrés - Guadalupe. Ello, según lo contemplado en el artículo 45.3° del Reglamento de Infracciones y Sanciones, corresponde a una infracción leve, tal como se señala en la Resolución de Gerencia General N° 043-2008-GG-OSITRAN.



<sup>1</sup> Cabe precisar que, los requisitos estipulados en el manual se han establecido justamente para cubrir la necesidad de ser visibles, llamar la atención, transmitir un significado y dar el tiempo suficiente para una respuesta adecuada.

22. El 28 de agosto del año 2008, mediante la Resolución de Gerencia General N° 063-2008-GG-OSITRAN, se confirma la Resolución antes mencionada imponiéndose una multa de 25 UIT por incumplimiento de las Cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión, la cual fue pagada satisfactoriamente.

#### CUARTO PAS:

23. El 4 de agosto del año 2008, se notificó a COVIPERÚ el inicio de un PAS debido al presunto incumplimiento de las condiciones del tránsito durante la ejecución de la puesta a punto del subtramo 4: Pampa Clarita - Intercambio Chincha. En base al Oficio N° 2082-08-GS-OSITRAN, se notificó a COVIPERÚ que el presunto incumplimiento se sustentó en:

- Las Cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica, establecen las condiciones del tránsito que deben ser cumplidas por la Sociedad Concesionaria mientras ejecute la construcción de las obras de la Concesión.
- Durante la ejecución de la obra de puesta punto del subtramo 4: Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta, la Sociedad Concesionaria no consideró las indicaciones y recomendaciones dadas por la supervisión de obra, en lo referente al pintado de las marcas en el pavimento.
- La Sociedad Concesionaria abrió al tránsito el subtramo 4 con la calzada sin la señalización horizontal concluida, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios que transitan por dicha vía<sup>2</sup>.

24. A partir de estos hechos, se inició un PAS a la Sociedad Concesionaria por supuesto incumplimiento de las Cláusulas 6.11 y 6.14 del Contrato de Concesión, durante la ejecución de la obra de puesta a punto del subtramo 4: Pampa Clarita - Chincha Alta. Cabe señalar que, según el artículo 45.3 del Reglamento de Infracciones y Sanciones, tal incumplimiento es calificado como leve; no obstante, en tanto existe comisión de reincidencia en la comisión de dicha infracción, esta se calificó como falta grave.

25. El 24 de setiembre del año 2008, mediante Resolución de Gerencia General N° 070-2008-GG-OSITRAN, se impuso una multa de 30 UIT, la cual fue pagada satisfactoriamente.

#### QUINTO PAS:

26. El 3 de octubre del año 2008, se notificó a COVIPERÚ el inicio de un PAS, debido al presunto incumplimiento de la Cláusula 8.24 del Contrato de Concesión. Mediante los oficios 2870; 2877 y 2880-08-GS-OSITRAN se comunicó a la Concesionaria el hallazgo fundamentado en lo siguiente:

- La Cláusula 8.24 del contrato del tramo vial Puente - Pucusana - Cerro Azul - Ica, establece las condiciones referidas al control de pesos y dimensiones vehiculares, que deben ser cumplidas por la Empresa Concesionaria, en tanto se encuentre vigente el periodo de concesión.



<sup>2</sup> Cabe precisar que, con la finalidad de no interrumpir el tráfico vehicular, el pintado de las marcas en el pavimento deberá realizarse dentro de las 24 horas siguientes a la colocación de la carpeta asfáltica caliente.



- En ese sentido, COVIPERÚ no cumplió a cabalidad con las condiciones estipuladas en la Cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, al no tener vigente 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.
  - De esta manera, podrían eventualmente transitar vehículos con exceso de peso, afectando directamente la vida útil de la infraestructura vial.
27. Por los motivos expuestos anteriormente, se inició un PAS al Concesionario por supuesto incumplimiento de la Cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, correspondiendo ello a una falta grave, según lo contemplado en el artículo 15° del Reglamento de Infracciones y Sanciones.
28. El 9 de diciembre del año 2008, mediante Resolución de Gerencia General N° 082-2008-GG-OSITRAN, se impuso una multa de 30 UIT por incumplimiento de la Cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.

### 1.1.3 Tasa de retribución y pagos a organismos públicos

29. 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% 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.
30. Por otra parte, de acuerdo a 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 17,61% 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.
31. Durante el año 2008, el Concesionario pagó S/. 800 mil por concepto de Retribución al Estado.
32. 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/. 741 mil durante el año 2008.



- Pago por supervisión de obras: Destinado para pagar los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. El monto a pagar por el Concesionario no podrá ser superior al 2% de la Inversión Proyectada Referencial de cada Etapa. El pago por supervisión de obras deberá ser depositado por el Concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin. Durante el 2008, la Empresa Concesionaria pagó S/. 3 mil por concepto de supervisión de obras.

**Cuadro N° 3: Pagos realizados por el concesionario**  
(En miles de nuevos soles)

Aporte por regulación	690	741	7,4%
Pago por supervisión de obras	1029	3	-99,7%

Fuente: Estados Financieros auditados.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN.

## II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008

### II.1 Tráfico de Vehículos

33. Durante el año 2008, el número de vehículos que transitó por la red vial n° 6 fue de 4,9 millones, equivalente a 12,1 millones de ejes. Los vehículos ligeros concentraron el 46,3% del tráfico total; mientras que, los vehículos pesados de 2 y 3 ejes representaron el 16,5% y 14,4% del mismo, respectivamente.
34. De otro lado, los periodos con mayor afluencia de tráfico corresponden al primer y último trimestre del año, debido a la estacionalidad en el tráfico de vehículos ligeros y, en menor medida, de vehículos pesados de 2 ejes durante la temporada de verano. Por el contrario, el grupo de vehículos pesados de más de 3 ejes presentó una tasa trimestral de crecimiento de 1,7% y 3,7% para los trimestres II y III, respectivamente; mientras que para el trimestre IV presentó una reducción 0,3%.

**Cuadro N° 4: Tráfico de vehículos 2008**  
(Unidades y ejes)

I	751 340	206 075	184 308	43 261	79 843	134 979	1 943	1 401 749
II	434 840	193 978	178 899	43 064	78 500	149 035	2 186	1 080 502
III	498 024	200 795	169 229	46 858	83 508	166 224	2 593	1 167 231
IV	597 199	212 681	174 905	47 672	79 114	162 706	2 387	1 276 664
Total	2 281 403	813 529	707 341	180 855	320 965	612 944	9 109	4 926 146

I	751 340	412 150	552 924	173 044	399 215	809 874	13 601	3 112 148
II	434 840	387 956	536 697	172 256	392 500	894 210	15 302	2 833 761
III	498 024	401 590	507 687	187 432	417 540	997 344	18 151	3 027 768
IV	597 199	425 362	524 715	190 688	395 570	976 236	16 709	3 126 479
Total	2 281 403	1 627 058	2 122 023	723 420	1 604 825	3 677 664	63 763	12 100 156

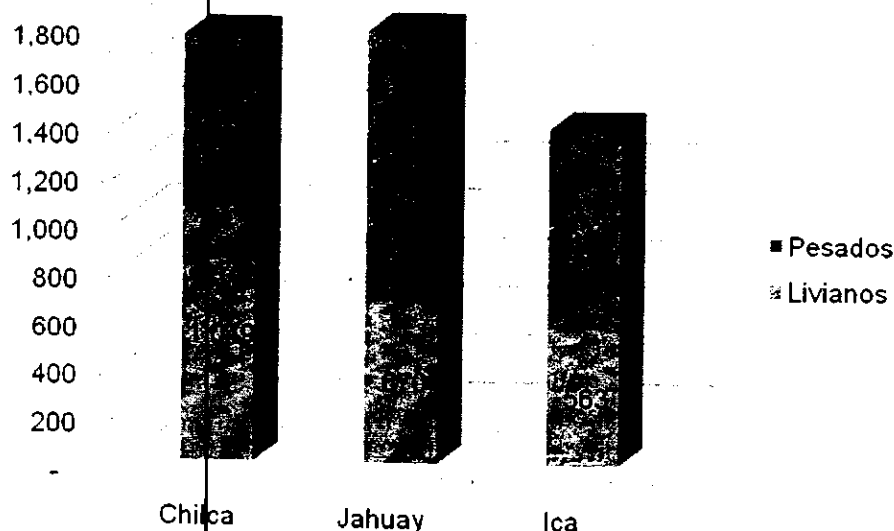
Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN



35. En lo que respecta al número de ejes, los vehículos ligeros tan sólo representan el 18,9% del tráfico total; mientras que, los vehículos pesados representan el 81,1% restante<sup>3</sup>.
36. Por otro lado, entre las estaciones de peaje de la Concesión, la estación de Jahuay fue la que mostró el mejor desempeño<sup>4</sup> (36,2% del tráfico medido en unidades), seguida muy de cerca por la estación de peaje de Chilca (35,7%). 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.

**Gráfico N° 2: Tráfico por Estación de Peaje**  
(Miles de unidades)



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

37. Cabe señalar que, el tráfico de vehículos livianos registrado en la estación de peaje de Chilca durante el primer trimestre del año 2008 representó el 58,7% del total de vehículos livianos registrados en dicho trimestre, y concentró al 19,3% del tráfico anual de vehículos livianos. El elevado nivel de tráfico se debe a que la única vía de transporte hacia los balnearios del sur de Lima es la Red Vial N° 6.
38. Por otro lado, en comparación a las demás estaciones de peaje de la red vial n° 6, la ubicada en Chilca registró, durante el año 2008, el mayor tránsito de vehículos ligeros (46,0%) pero el menor tráfico de vehículos pesados (26,8%).



<sup>3</sup> Los vehículos ligeros representan el 46,3% del tráfico total y los vehículos pesados, el 53,7%.

<sup>4</sup> Cabe precisar que, las estadísticas del tráfico de vehículos se calculan en función al número de vehículos que pagan peaje. En ese sentido, la estación de peaje de Chilca, que cobra el peaje en un solo sentido (ida y vuelta), presenta una estadística de tráfico de vehículos subestimado en comparación con el tráfico calculado para las estaciones de Jahuay e Ica.



**Cuadro N° 5: Tráfico por estación de peaje 2008**  
(Unidades)

Pesados	177 983	171 305	178 941	181 002
Livianos	440 980	161 787	173 338	272 784
IMD*	6 802	3 660	3 829	4 932

Pesados	267 970	276 389	282 764	284 424
Livianos	173 318	150 691	171 347	174 566
IMD*	4 849	4 693	4 936	4 989

Pesados	204 456	197 968	207 502	214 039
Livianos	137 042	122 362	153 339	149 849
IMD*	3 753	3 520	3 922	3 955

\* IMD: Índice Medio Diario

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Fuente: COVIPERÚ S.A.

### II.1.1.1 Índice Medio Diario (IMD)

39. El Índice Medio Diario (IMD) vehicular es un indicador del promedio de vehículos que circulan por la carretera en un día<sup>5</sup>. Durante el año 2008, el IMD de la red vial n° 6 fue de 13 459 vehículos diarios, presentándose caídas en dicho valor tanto en el segundo como en el tercer trimestre. La caída del segundo trimestre fue bastante más significativa que la del tercer trimestre, explicándose principalmente por el alto nivel de tráfico de vehículos livianos registrado durante la temporada de verano.

40. Asimismo, la temporada de verano también explica el mayor crecimiento del IMD en el primer trimestre del año.



<sup>5</sup> El cálculo del IMD promedio anual se hizo aplicando la siguiente fórmula:

$$IMD = \frac{\text{Tráfico total anual}}{\text{Número de días del año}}$$

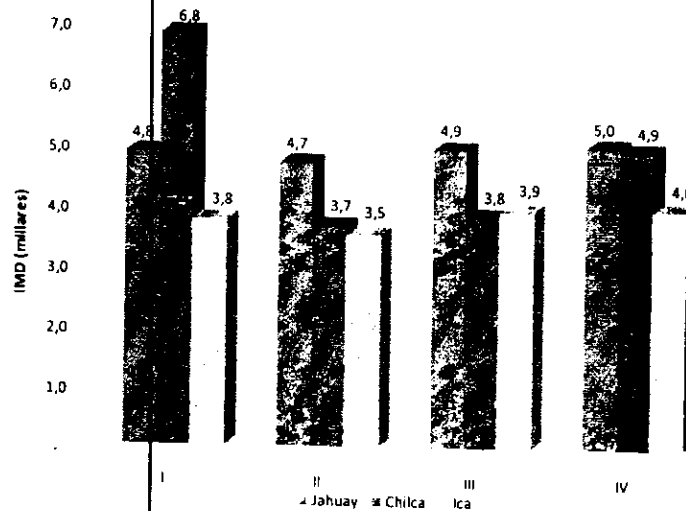
**Cuadro N° 6: Comportamiento del IMD 2008**

I	7 147	1,0%	8 256	51,2%	15 404	22,9%
II	7 095	-0,7%	4 778	-42,1%	11 874	-22,9%
III	7 274	2,5%	5 413	13,3%	12 687	6,9%
IV	7 385	1,5%	6 491	19,9%	13 877	9,4%
Anual	7 226		6 233		13 459	

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

41. En lo que refiere al IMD por unidad de peaje, la estación de Jahuay presentó un IMD promedio anual de 4 867 vehículos; mientras que, los correspondientes a Chilca e Ica registraron 4 804 y 3 788 vehículos, respectivamente.
42. Como se muestra en el gráfico n° 3, los peajes de Jahuay e Ica carecen de una estacionalidad marcada en su nivel de tráfico; mientras que, la estación de Chilca registra un IMD de 6,8 miles de vehículos durante el primer trimestre, pero de entre 3,7 miles y 4,9 miles de vehículos para el resto del año.

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



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



### II.1.1.2 Ingreso Medio por Vehículo

43. 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 año 2008, el ingreso medio por vehículo de la red vial n° 6 fue de S/. 14,73. Al igual que en el caso del tráfico de vehículos y el IMD, existe una marcada estacionalidad del ingreso medio por vehículo, producto del incremento del número de vehículos que transitan por la estación de peaje de Chilca, durante el primer y cuarto trimestre de cada año.

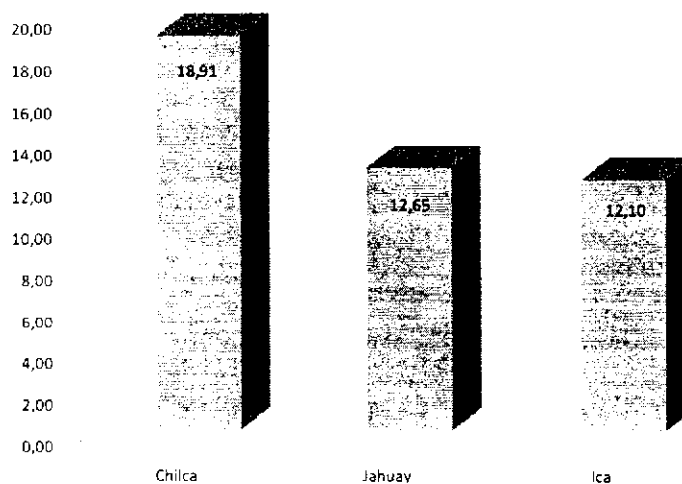
**Cuadro N° 7: Ingreso Medio por Vehículo 2008**  
(Miles de S/.)

I	19,27	1,40	13,75	4,76	0,062	0,021
II	16,71	1,08	15,46	5,50	0,070	0,025
III	17,83	1,17	15,28	5,26	0,069	0,024
IV	18,73	1,28	14,67	4,74	0,066	0,021
<b>Total</b>	<b>72,55</b>	<b>4,93</b>	<b>14,73</b>	<b>5,04</b>	<b>0,066</b>	<b>0,023</b>

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

44. La estación de Chilca presenta el mayor nivel de ingreso medio desde el primer año calendario de la Concesión (S/18,91), en relación a los peajes de Jahuay e Ica. Ello responde principalmente que a partir del 12 de mayo de 2006 entró en vigencia el nuevo tarifario con diferenciación según peajes. Por un lado, la estación de peaje de Chilca solamente puede cobrar la tarifa en un solo sentido, siendo esta de S/ 11,00 por eje. De otro lado, las estaciones de Jahuay e Ica cobran la tarifa en ambos sentidos y lo hacen a un precio de S/5,50 por eje, que es lo que inicialmente se había estipulado en el contrato.
45. Adicionalmente, el mayor 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).

**Gráfico N° 4: Ingreso Medio según Peaje 2008**  
(En Nuevos Soles)



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



## II.2 Actividades de Construcción y Mantenimiento

### II.2.1. Rehabilitación de la infraestructura dañada por el terremoto de agosto del año 2007

46. El 15 de agosto a las 18:45 horas del año 2007 ocurrió un terremoto con epicentro en el departamento de Ica, el cual ocasionó la restricción parcial del tránsito. Varios sectores de la carretera concesionada fueron afectados, siendo los tramos más perjudicados los ubicados entre el Km. 187 y Km. 234. Asimismo, el Puente Huamaní ubicado en el Km. 227 sufrió daños de consideración.

47. Los daños producidos por el terremoto se encuentran detallados a continuación:

- En las zonas ubicadas a media ladera se produjo un deslizamiento en la parte de relleno, ocasionando asentamientos en la plataforma (zona de Jahuary).
- En las zonas de relleno completo, ubicadas en las zonas pantanosas (bofedales), se produjo un fenómeno de licuefacción de suelo. Ello ocasionó el asentamiento de la plataforma y agrietamiento mayor.
- Asimismo, se produjo el colapso total de dos alcantarillas de concreto armado producido por el asentamiento del relleno de material clasificado que sostenía.
- Se comprometió la estabilidad del muro de contención ubicado en el Km. 79+800 en la longitud de 50 metros, lo cual ocasionó un colapso total en una longitud de 12 metros. Dicho muro de contención tiene como función garantizar la estabilidad de la vía en la autopista Pucusana - Cerro Azul en el sentido sur a norte.
- Mención particular merece el puente Huamaní el cual sufrió el colapso del estribo sur, de la viga diafragma, del confinamiento lateral de vigas principales en el estribo N° 2 en ambos sentidos y el colapso de las barandas de concreto de armado; asimismo, dicho puente sufrió el desplazamiento lateral del segundo tramo de la viga Gerber.

48. Ante los daños producidos, se estableció un cronograma de trabajo<sup>6</sup> para la rehabilitación de dichos siniestros. En dicho cronograma, se programó la reparación del Puente Huanamí en el periodo comprendido entre septiembre 2007 y noviembre 2007. Asimismo, se estableció la reconstrucción de alcantarillas para entre los meses octubre 2007 y enero 2008. Por último, se programó la reconfiguración de plataformas en el periodo comprendido entre octubre 2007 y marzo 2008.

49. Adicionalmente, el MTC dispuso no efectuar el cobro del peaje en los siguientes periodos:

- Del 17 de agosto 00:00 Hrs al 21 de agosto 00:00Hrs
- Del 21 de agosto 21:00 Hrs al 28 de agosto 00:00 Hrs
- Del 28 de agosto 00:00 Hrs. al 04 de setiembre 00:00 Hrs: para vehículos pesados que llevaban ayuda.

50. Cabe precisar que una vez sucedido el terremoto, la transitabilidad fue restablecida parcialmente a las 6 horas del siniestro y la transitabilidad plena a las 24 horas.

<sup>6</sup> Carta enviada por COVI, en noviembre 2007.

51. En septiembre del año 2008, se concluyó satisfactoriamente la rehabilitación de los 44 kilómetros de la red vial n° 6 afectados por el terremoto, la misma que se llevó a cabo en dos periodos. El primero dentro de los 15 días de ocurrido el incidente, y el otro que inició sus operaciones en junio del año 2008. En relación a las obras realizadas durante el segundo periodo, estas consistieron en la reposición del pavimento en el tramo comprendido entre los kilómetros 190 y 234. Del mismo modo, se llevaron a cabo las obras de reconstrucción de las alcantarillas afectadas.
52. El gasto total en rehabilitación ejecutado por COVIPERÚ ascendió a S/. 20,8 millones, de los cuales S/. 9,5 millones fueron realizados durante el año 2008.
53. En relación a este tema, debe mencionarse que de acuerdo a la Sección X del Contrato de Concesión, la Empresa Concesionaria se encuentra obligada a contratar, durante todo el periodo de la concesión, un seguro adicional a la cobertura básica ("A"), que cubra eventos catastróficos como terremotos, entre otros.
54. En tal sentido, y toda vez que en el momento de ocurrido el siniestro, la Póliza de Obras Civiles Terminadas Nro. 3351-500012 contratada entre la Empresa Concesionaria y Rímac Seguros se encontraba vigente<sup>7</sup>, los daños generados por el terremoto del 15 de agosto, fueron cubiertos por dicho seguro.
55. Cabe mencionar que, a diciembre del año 2007, la empresa aseguradora había realizado dos liquidaciones de pago a cuenta. La primera liquidación, con fecha 24 de agosto de 2007, fue girada a la Empresa Concesionaria por concepto de adelanto a cuenta de la indemnización total y definitiva, por el importe de US\$ 500 000 (quinientos mil dólares americanos). La segunda liquidación de pago a cuenta se efectuó el 19 de octubre de 2007, por un importe de US \$ 1 000 000 (un millón de dólares americanos). Durante el año 2008, la empresa asegurada realizó la tercera liquidación de pago a cuenta correspondiente por US\$ 1 millón. En total, RIMAC ha realizado liquidaciones por US\$ 2,5 millones desde el año 2007.
56. Al respecto, es necesario precisar que durante el año 2008, el Concesionario continuó coordinando con la aseguradora la culminación del proceso de reconocimiento de las coberturas contratadas. Por tal motivo, a la fecha aún no se ha elaborado el informe ajustador, ni la valorización de daños, ni la liquidación de pago definitiva.

### II.2.1. Ejecución de obras

57. Por otro lado, debe mencionarse que, de acuerdo al Contrato de Concesión, la empresa concesionaria está obligada a iniciar la construcción de las vías, siempre que haya recibido del Concedente al menos el 80% de los predios que constituyen el Derecho de Vía por cualquiera de los subtramos. Los terrenos debieron entregarse dentro de los 540 días calendarios contados a partir de la suscripción del Contrato de Concesión, plazo que venció el 14 de marzo del año 2007.
58. A diciembre del año 2008, COVIPERÚ no ha recibido los predios señalados; sin embargo, la empresa inició trabajos parciales de la primera etapa.
59. Con respecto a las obras de la Etapa Preparatoria, se tiene un avance del 41,6% en la construcción de la calzada (del lado derecho) de la autopista, desde la progresiva 0+000 a la 1+000, como complemento a la calzada de lado izquierdo ya existente. Por



<sup>7</sup> Dicha póliza estaba vigente entre el 23 de setiembre de 2006 al 23 de setiembre de 2007.

su parte, la construcción del intercambio vial, que tendrá como función conectar la carretera Panamericana con la población de Cerro Azul, tiene un avance del 52,2%.

60. Considerando las obras mencionadas en el punto anterior y las obras de puesta a punto de los subtramos 1 y 6 (concluidas en un 100%), se tiene que, a diciembre del año 2008, el avance total de la Etapa Preparatoria es del 73,6%.
61. En relación a las obras correspondientes a la Primera Etapa, la empresa concesionaria inició, en el mes de setiembre del año 2007, las actividades de puesta a punto del tramo Pampa Clarita - Chincha Alta, entre los Km. 182+000 y 187+085. En dicho tramo se realizó el fresado de la carpeta asfáltica, el cual consiste en el retiro de la parte superficial dañada para luego proseguir con la colocación del refuerzo del pavimento y señalización horizontal, habiendo culminado satisfactoriamente esta obra en los primeros meses del año 2008.
62. Adicionalmente, la construcción de la calzada entre los Km. 1+600 y 20+301 (subtramo 2) registró un avance de 23,1%. En consecuencia, a diciembre del año 2008, las obras de la Primera Etapa muestran un avance total del 6,7%.

### II.2.1. Actividades de mantenimiento

63. Asimismo, durante el año 2008, la empresa concesionaria realizó los trabajos de mantenimiento relacionados a: 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.

64. Durante el año 2008, los gastos de mantenimiento de la red vial n° 6 ascendieron a S/. 9,3 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

65. El número de accidentes registrados en el año 2008 fue de 146, cifra mucho menor a la registrada en años anteriores (296 en el 2007 y 491 en el año 2006). Esta significativa reducción en el número de accidentes se explica por el incremento del número de carriles de la vía (de 2 a 4) y de los intercambios viales. Por otro lado, la mayor cantidad de ellos se registró en el primer trimestre del año, lo cual coincide con el inicio de la temporada de verano y el consecuente incremento en el tráfico.



**Cuadro N° 8: Número de Accidentes Registrados durante la Concesión 2008**

Chilca	28	12	10	16	66
Jahuay	12	16	13	10	51
Ica	7	8	6	8	29
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>146</b>

Fuente: COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

66. Asimismo, la mayor cantidad de accidentes se registró en el peaje de Chilca, que concentró el 45,2% del total de accidentes de la Concesión, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 34,9% y 19,9% de los accidentes registrados, respectivamente. La elevada concentración de accidentes en el tramo Chilca - Jahuay está en relación al mayor tráfico que presenta el mismo (1,8 millones de unidades vehiculares en el año).

## II.4 Indicadores Financieros

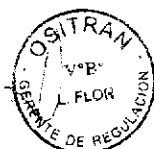
### II.4.1 Balance General

67. De acuerdo al sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, desde la fecha de suscripción del Contrato hasta la fecha de entrega de la Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras, el Concesionario debe depositar el 17,61% de los ingresos mensuales percibidos por peaje. La administración de dicho fideicomiso está a cargo de COFIDE.

68. Al respecto debe mencionarse que en setiembre del año 2007, finalizó la etapa en la que el Concesionario tenía la obligación de efectuar las transferencias de dichos fondos. En octubre de 2007, la compañía solicitó la transferencia del saldo remanente de la cuenta de fideicomiso a una cuenta corriente de la empresa de libre disponibilidad. Finalmente, en octubre de 2008, el fideicomiso se extinguió.

69. La extinción del mencionado fideicomiso y el menor saldo en cuentas corrientes explican el menor monto registrado en el rubro caja y bancos, en relación al mantenido en el año 2007.

70. A diciembre del año 2008, los intangibles netos crecieron en 54,9% con respecto al año 2007, representando el 62,1% de los activos totales de la Concesión. Ello, se debe a la ejecución de las obras de la etapa preparatoria, de la primera etapa y de puesta a punto. Cabe mencionar que, en la cuenta de intangibles netos también se registraron los costos y amortizaciones de los derechos de concesión, así como los actos preparatorios de la licitación pendientes del año 2005. El contrato de la Red Vial 6, Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica establece en su Cláusula 3.3 que el Concesionario debe abonar a la agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSION 12 cuotas de US\$ 184,6 mil, por concepto de actos preparatorios a la licitación. A diciembre del año 2008, la empresa concesionaria no tiene saldo a pagar a PROINVERSION.



71. El rubro *otras cuentas por cobrar* se incrementó, con respecto al 2007, debido al aumento en el saldo a favor generado por el crédito fiscal; es decir, la mayor cuantía del IGV que paga el concesionario al adquirir: servicios prestados por terceros, servicios de construcción, maquinaria y equipo, sobre el IGV que grava a los ingresos por los servicios que este presta.

72. De otro lado, parte del incremento del rubro *otras cuentas por pagar* corresponde al aumento en el monto de adelantos recibidos de indemnización por los daños ocasionados por el terremoto.

**Cuadro N° 9: Balance General a diciembre de 2008**  
(Miles de S/.)

ACTIVO	Año 2008	Año 2007	PASIVO	Año 2008	Año 2007
<b>Activo corriente</b>			<b>Pasivo corriente</b>		
Caja y bancos	29,260	41,309	Obligaciones financieras	528	433
Cuentas por cobrar a vinculadas	672	217	Cuentas por pagar comerciales	14,940	15,581
Otras cuentas por cobrar	4,667	2,457	Cuentas por pagar al Estado peruano	-	5,988
Existencias	-	6	Cuentas por pagar a partes relacionadas	1,042	-
Gastos pagados por anticipado	1,815	402	Impuesto a la renta y participación de los trabajadores corriente	913	4,839
			Otras cuentas por pagar	10,085	5,675
<b>Total activo corriente</b>	<b>36,414</b>	<b>44,391</b>	<b>Total pasivo corriente</b>	<b>27,508</b>	<b>32,516</b>
Instalaciones, maquinarias y equipo	4,203	4,007	Deuda a largo plazo	10,948	5,295
Intangibles netos	56,523	42,956			
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>38,456</b>	<b>37,811</b>
			<b>PATRIMONIO</b>		
			Capital social	22,754	22,754
			Reserva legal	4,551	3,079
			Resultados acumulados	41,379	27,710
			<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>68,684</b>	<b>53,543</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>107,140</b>	<b>91,354</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>107,140</b>	<b>91,354</b>

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

#### II.4.2 Estado de Ganancias y Pérdidas

73. A diferencia de otras Concesiones Viales<sup>B</sup>, en el caso de la Red Vial 6, la totalidad de sus ingresos provinieron de la recaudación de peajes. El monto total recaudado fue de S/. 72,5 millones, registrándose un promedio mensual de S/. 6 millones.

74. Como se señaló anteriormente, durante el año 2008, la estación de peaje ubicada en Chilca registró una participación sobre los ingresos totales de 45,8%; mientras que, la estación de Jahuay concentró el 31,1% de los mismos.

75. Los costos de operación representaron el 55,5% de los ingresos de la Concesión. La mayor parte de los costos (48,6%) tuvo su origen en el mantenimiento y conservación de la Red Vial. Para estas labores, el Concesionario suscribió en octubre del año 2005,



<sup>B</sup> Tales como CONCAR y las concesiones viales cofinanciadas.



un contrato con la empresa Construcción y Administración S.A.C. Cabe resaltar que, el 23,5% de los costos de operación se originaron en la rehabilitación de los daños de parte de la red vial afectada por el terremoto ocurrido el 15 de agosto del año 2007.

76. Durante el año 2008, los gastos administrativos bordearon el 13,0% de los ingresos de la Concesión. Las cargas de personal representaron el 23,6% de dichos gastos; mientras que, la retribución al Estado alcanzó el 8,5% de los mismos. Debe mencionarse que, COVIPERÚ pagó a OSITRAN S/. 741 miles por concepto de tasa regulatoria y S/. 800 miles por concepto de Retribución al Estado durante el año 2008.

**Cuadro N° 10: Estado de Ganancias y Pérdidas**  
(Miles de S/.)

Rubro	2008	2007
<b>Ingresos</b>	<b>72 546</b>	<b>68 869</b>
Chilca	33 241	28 213
Jahuay	22 531	18 774
Ica	16 774	14 366
reintegro de tarifa		7 516
<b>Costo de operación</b>	<b>-40 236</b>	<b>-39 964</b>
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>32 310</b>	<b>28 905</b>
<b>Gastos operacionales</b>	<b>-9457</b>	<b>-6716</b>
Gastos de administración	-9457	-6716
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>22 853</b>	<b>22 189</b>
<b>Otros ingresos (Gastos)</b>	<b>363</b>	<b>433</b>
Ingresos financieros	7051	2012
Ganancia por venta de activos	69	-
Gastos financieros	-6535	-1575
Otros gastos	-222	-4
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>23 216</b>	<b>22 622</b>
Participación de los trabajadores	-1205	-1111
Impuesto a la renta	-6868	-6332
<b>Utilidad Neta del Periodo</b>	<b>15 143</b>	<b>15 179</b>

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

#### II.4.3 Indicadores Financieros

77. El Margen Operativo de COVIPERÚ, equivalente a la utilidad operativa entre los ingresos, fue de 31,5%; mientras que el margen neto, equivalente a la utilidad neta entre los ingresos, fue de 20,9%. La diferencia entre el margen neto y el margen bruto es explicado, en su mayor parte, por el pago de impuestos y la participación de los trabajadores. Además, los gastos financieros fueron cubiertos en su totalidad por los ingresos financieros.



78. Con respecto a los otros indicadores de rentabilidad, mostrados en el Cuadro N° 11 – utilidad neta / patrimonio y utilidad neta / activos–, se observa que estos experimentaron



una ligera caída con respecto a lo reportado en el 2007. Cabe señalar que, la disminución en el ratio utilidad neta / patrimonio se asocia al hecho de que en el 2008 se registrara un aumento en el patrimonio, como resultado del incremento en los resultados acumulados, y, de otro lado, una ligera disminución en la utilidad neta de la concesionaria.

79. De otro lado, el ratio activo corriente / pasivo corriente fue de 1,32; lo cual indica que el Concesionario tuvo capacidad para pagar sus obligaciones de corto plazo. Asimismo, el ratio de solvencia (pasivo total / patrimonio total), el cual fue de 0,56, indica que la empresa tuvo, durante el 2008, solvencia para afrontar sus compromisos de corto y de largo plazo. Cabe precisar que, la mejora en el ratio de solvencia, en el año 2008, fue resultado del mayor incremento del patrimonio con respecto al incremento registrado en el pasivo de la empresa.

### Cuadro N° 11: Principales Indicadores Financieros COVIPERÚ

#### De rentabilidad

Margen operativo	0,32	0,32
Utilidad Neta / Ventas	0,21	0,22
Utilidad Neta / Patrimonio	0,22	0,28
Utilidad Neta / Activos	0,14	0,17

#### De liquidez

Activo Cte. / Pasivo Cte.	1,32	1,37
---------------------------	------	------

#### De solvencia

Pasivo / Patrimonio	0,56	0,71
---------------------	------	------

Fuente: Estados Financieros Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

## III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS

### III.1 Consideraciones Contractuales

80. El Contrato de Concesión establece que, a partir de la Toma de Posesión del Derecho de Explotación y hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, el peaje ascenderá a S/. 4,62 por eje más IGV y otros aportes de Ley que el Estado pueda imponer, dentro de los cuales no se incluyen los aportes por regulación.
81. 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):

$$\text{Peaje}_t = \left[ (\text{US\$}1,50 * 50\%) \times \left( \frac{\text{CPI}_t}{\text{CPI}_0} \right) \times \text{TC}_t \right] + \left[ (\text{US\$}1,50 * 50\%) \times \left( \frac{\text{IPC}_t}{\text{IPC}_0} \right) \times \text{TC}_0 \right]$$



Donde:

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

i: es el mes anterior 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 de que 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).

82. 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 2008**

83. Hasta el 12 de mayo del año 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.
84. Desde el 12 de mayo del año 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 año 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.
85. 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)**

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

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



## CONCLUSIONES

1. Durante el año 2008, el tráfico registrado en la red vial n° 6 fue de 4,9 millones de vehículos, equivalentes a 12,1 millones de ejes. Los vehículos ligeros representaron un 46,3% del total, mientras que los vehículos pesados de 2 y 3 ejes representaron el 16,5% y 14,4%, respectivamente.
  2. La estación de peaje con mayor tráfico registrado fue la Jahuay, seguida muy de cerca por la estación de Chilca, circulando por estas el 36,2% y 35,7% del tráfico total, medido en vehículos. Cabe señalar que, la estación de Chilca presentó una fuerte estacionalidad durante la temporada de verano.
  3. El mayor tráfico de vehículos pesados se registró en las estaciones de peaje de Jahuay e Ica; circulando por estas el 42,0% y el 31,2% del total de vehículos pesados, respectivamente.
  4. El Índice Medio Diario promedio anual fue de 13 459 vehículos diarios. La estación de peaje de Jahuay fue la que presentó el IMD más alto entre las tres estaciones de peaje, con 4867 vehículos; mientras que, Chilca e Ica registraron 4804 y 3788 vehículos, respectivamente. La estación de peaje de Chilca presentó una alta volatilidad debido a la estacionalidad observada en el verano, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica mostraron un nivel estable a lo largo del año.
  5. El Ingreso Medio por Vehículo para el año 2008 fue de S/. 14,7. Se observó un comportamiento creciente de este índice del primer al segundo periodo, para luego mostrar una disminución paulatina en el resto del año, debido a la volatilidad característica en temporada de verano.
  6. El Concesionario pagó al Estado un monto por retribución de S/. 800 mil; mientras que, los pagos por concepto de Tasa Regulatoria y Supervisión de obras ascendieron a S/. 741 mil y S/. 3 mil, respectivamente.
  7. El avance total de las obras de la Etapa Preparatoria es de 73,6%; mientras que el de la Primera Etapa, de 6,7%.
  8. Durante el año 2008, se registraron 146 accidentes, concentrándose el 45,2% de ellos en la garita de Chilca, lo cual podría explicarse por el alto nivel de tráfico registrado en el tramo correspondiente.
  9. El Concesionario mostró indicadores financieros positivos durante el 2008, con un margen operativo (utilidad operativa / ingresos) de 31,5%, y un rendimiento neto de 20,9%. La rentabilidad sobre el patrimonio ascendió a 22,0%, mientras que la rentabilidad sobre los activos fue de 14,1%.
10. La tarifa aplicada fue de S/. 4,62 (sin incluir IGV), tanto para vehículos pesados (por eje), como para vehículos ligeros. Sin embargo, hasta el 12 de mayo de 2006, el Concesionario a solicitud del Concedente, cobró a los vehículos pesados formales una tarifa de S/. 3,16 (sin incluir IGV) con el objetivo de incentivar la formalización. Después de esa fecha, se uniformizó la tarifa para los vehículos pesados formales e informales en S/. 4,62 sin IGV.

