



INFORME DE DESEMPEÑO 2021

Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición)
– Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	4
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	6
	II.1 Composición de la empresa	6
	II.2 Principales Características del Contrato de Concesión	6
	II.3 Área de Influencia	9
	II.4 Infraestructura y equipos	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	11
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	12
	IV.1 Evolución del tráfico	12
	IV.2 Tráfico en ejes cobrables.....	14
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	15
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	17
	VI.1. Inversiones.....	17
	VI.2. Pagos al Estado	18
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	19
	VII.1. Niveles de servicio	19
	VII.2. Indicadores de tráfico	19
	VII.3. Reclamos.....	21
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	22
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	22
	IX.1. Estado Financieros.....	22
	IX.2. Ratios Financieros.....	27
X.	CONCLUSIONES.....	30
	ANEXOS	30



CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales.....	6
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales.....	9
Cuadro N° 3: Tramos de la concesión	10
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2020 -2021	13
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2021	14
Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2021	16
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA.....	17
Cuadro N° 8: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2021.....	19
Cuadro N° 9: Accidentes por tipo de consecuencia, 2021.....	20
Cuadro N° 10: Ingresos por servicios, 2021-2020.....	23
Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2021-2020	23
Cuadro N° 12: Costos de construcción 2021-2020	24
Cuadro N° 13: Gastos de administración 2021-2020	24
Cuadro N° 14: Estado de Resultados integrales 2021-2020	25
Cuadro N° 15: Estado de Situación Financiera 2021-2020	25
Cuadro N° 16: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2021-2020	26
Cuadro N° 17: Ratios de Liquidez, 2021-2020.....	27
Cuadro N° 18: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2021-2020	28
Cuadro N° 19: Ratios de Rentabilidad, 2021-2020	29

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión	10
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de la concesión	12
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2020 – 2021.....	13
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje,2021	14
Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas	18
Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2020 – 2021.....	18
Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2020 – 2021	20
Gráfico N° 8 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2021.....	21
Gráfico N° 9: Reclamos 2020-2021	21
Gráfico N° 10: Recaudación de peaje por tipo de vehículo	22



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2021, de la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia. Para tales efectos, en este informe se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, recaudación, entre otros.

El 30 de enero del 2013, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A. (en adelante, el Concesionario o COVINCA) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés).

El contrato estipula la construcción, mantenimiento y operación de aproximadamente 428,61 kilómetros de carretera, repartidos aproximadamente en cuatro subtramos de la zona sur del país, que van desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile. El primer tramo va desde el Desvío Quilca hasta el Desvío Arequipa, ambos ubicados en la región Arequipa y posee una extensión de 121,549 km; el segundo tramo comprende la vía desde el Desvío Matarani (región Arequipa) hasta el Desvío Moquegua (región Moquegua) y posee la mayor extensión equivalente a 158,234 km; el tercer tramo va desde el Desvío Ilo hasta la ciudad de Tacna, contando con una extensión de 113,310 km y finalmente, el cuarto tramo que comunica a la ciudad de Tacna con La Concordia, ubicada en la frontera con Chile posee una extensión equivalente a 35,520 km.

Con relación al tráfico vehicular, durante 2021 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 2,79 millones de unidades vehiculares, cifra 32,3% superior a los 2,11 millones de vehículos registrados el año anterior. Cabe indicar que en el 2021 el tráfico de vehículos pesados representó el 38,8% del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 61,2% restante.

Por su parte, las tarifas de peaje cobradas se han incrementado en promedio 1,5% por eje cobrable en los vehículos pesados y por unidad en vehículos ligeros, entrando en vigencia a partir del 20 de enero del 2021.

La inversión comprometida por el Concesionario asciende a USD 134,26 millones, los cuales deben ser destinados a la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como a las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, y a la construcción de otras obras complementarias. En el 2021, Ositrán no reconoció inversiones del Concesionario, sin embargo, las inversiones de años anteriores totalizaron una inversión acumulada de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.

Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de Ositrán el año 2021 alcanzó los S/ 490,7 miles, monto que representa un incremento de 35,2% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 362,9 miles).

En 2021, se registró en total 34 reclamos efectuados por los usuarios de la vía, cifra ligeramente inferior a los 39 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada.

En línea con la expansión en el tráfico vehicular, en el 2021 los ingresos por concepto de cobro de peaje procedente de las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un incremento de 73,9% en relación con lo recaudado en el 2021, alcanzando el monto total de S/ 41,4 millones.

Con relación al desempeño financiero de COVINCA, durante 2021 los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 49,3 millones, lo que significó un incremento de 14,7% con relación a los ingresos generados en 2020 (S/ 43,0 millones), explicado principalmente por la expansión en 74% de los ingresos por operación. Por su parte, los costos totales experimentaron un ascenso de 58,3%, explicado por los mayores costos de operación. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 14,5 millones y una ganancia operativa de 8,7 millones, lo cual significó una reducción de 31% y 52,2% con



relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se obtuvo una utilidad neta negativa de S/ 7,4 millones, lo que se explica por las pérdidas generadas por la diferencia de cambio.

Al cierre del año 2021, la empresa disminuyó sus activos, registrando un ligero descenso de 5% al pasar de S/ 268,6 millones en 2020 a S/ 255,3 millones al finalizar 2021. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha mejorado en lo respectivo a sus indicadores de liquidez respecto al 2020, aunque no cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos registraron deterioros respecto a su situación en el año 2020. En relación a la rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos decrecieron significativamente, por su parte, se acentuó las pérdidas netas de la empresa. Lo señalado determinó que se redujera la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2021.



INFORME DE DESEMPEÑO 2021

Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano y la empresa Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
2. COVINCA es una sociedad anónima de propósito exclusivo constituida en Perú el 20 de setiembre de 2012, cuya actividad económica consiste en el mantenimiento y operación de los tramos viales descritos en el Contrato de Concesión. Al 31 de diciembre de 2021, la empresa contaba con 2 accionistas extranjeros:
 - Pavimentos Colombia S.A.S. (76,62%)
 - Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38%)
3. Pavimentos Colombia S.A.S. es una compañía colombiana fundada hace más de cinco décadas especializada en la ejecución de estudios y diseños de proyectos de infraestructura de gran envergadura como túneles, viaductos, pavimentación de pistas de aeropuertos, entre otros¹.
4. Nexus Infraestructura SAS es una empresa colombiana fundada en 2010 que forma parte del Grupo Nexus Capital Partners y es la encargada de ejecutar proyectos de infraestructura en Centro América, Sur América y el Caribe².

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

5. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre el MTC y COVINCA se otorgó en concesión la construcción de obras de infraestructura vial, el mantenimiento y la explotación o aprovechamiento económico de 428,6 kilómetros de longitud de carretera desde el Desvío Quilca (Arequipa) hasta La Concordia (Tacna) en la frontera con Chile.

Cuadro N° 1: Aspectos Generales

Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.
Inversión comprometida	USD 134,26 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2021	USD 38,30 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	30 de enero de 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

6. La Concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), en virtud de dicho esquema, COVINCA asumió obligaciones en relación con el financiamiento, la construcción de obras de infraestructura vial y la operación por un periodo determinado, luego

¹ <https://www.pavimentoscolombia.com/sobre-nosotros>

² <https://nexuscapital.com.co/nexus-infraestructura/>



del cual debe entregar la infraestructura al Estado. De esta forma, la infraestructura que forma parte del tramo vial concesionado mantiene en todo momento su condición pública.

7. Esta Concesión corresponde a la modalidad de autosostenible, que consiste en que el Concesionario se compromete a financiar las obras requeridas y el mantenimiento de la vía, con cargo a los recursos económicos procedentes de la recaudación de peajes. No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula 10.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el plazo de la concesión. Ello implica que, ante un escenario en el que la recaudación por peaje resulte inferior a los montos establecidos por concepto de IMAG, el Concedente deberá asumir la diferencia con fondos propios³.
8. La Concesión se otorgó por un plazo inicial de veinticinco (25) años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión (2013). Dicho periodo podrá ser ampliado a solicitud, debidamente fundamentada, del Concesionario, siendo potestad del Concedente aceptar o no la solicitud, previa opinión de Ositrán.

Compromisos de inversión

9. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de las obras obligatorias hasta por un monto de USD 134,26 millones, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPP) que consisten en el mantenimiento y rehabilitación de la calzada existente; y, (ii) Obras distintas de puesta a punto (ODPP) también conocidas como Obras Nuevas, las que consisten en la construcción de la segunda calzada en algunos tramos de la vía, 6 óvalos, 12 intersecciones, 6 puentes peatonales, 1 túnel, 3 puentes vehiculares y 2 intercambios viales.
10. Por razones no imputables al Concesionario, el inicio de Obras de Puesta a Punto previsto para el 13 de agosto de 2014, recién se produjo el 27 de mayo de 2016, proyectándose una ejecución de 24 meses que se cumpliría en mayo de 2018. Sin embargo, mediante Oficio N° 466-2017-MTC/25 se amplió el plazo de finalización de las obras por 10 días adicionales hasta el 05 de junio de 2018.
11. Las Obras de Puesta a Punto culminaron y fueron entregados de manera parcial, habiéndose realizado la última aceptación el 26 de agosto de 2020.
12. En relación a las obras distintas de puesta a punto (ODPP), el 03 de julio de 2016 el concesionario adelantó la ejecución de 10 kilómetros de la segunda calzada en el tramo comprendido entre los km 930+000 y km 940+000, así como la intersección N° 3 comprendido entre el km 938+604 y el km 938+650. Asimismo, el 26 de abril de 2018 se entregaron las obras de la Segunda Calzada entre el km 930+000 y km 940+000.
13. Por el Acta del 14 de noviembre de 2018 se entregaron las obras de adelanto de la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile.

Esquema tarifario

14. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a efectuar el cobro de la tarifa de peaje vigente más IGV en las unidades de peaje existente al inicio de la Concesión. Posteriormente, sujeto a ciertas condiciones relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones de inversión, la tarifa se incrementará y estará compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables. Así, la nueva tarifa que será cobrada a cada vehículo ligero o eje cobrable (vehículos pesados) presente el siguiente esquema tarifario:

³ Cabe precisar que, en el Contrato de Concesión se encuentran los montos detallados de IMAG para el periodo comprendido entre 2013 y 2037. En 2013 el IMAG asciende a USD 5,2 millones, nivel que se incrementa a USD 27,5 millones, considerando el aumento proyectado de la demanda vehicular.



- En las unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) será de USD 1,50 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
- En la unidad de peaje nueva (Santa Rosa) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.
- En la unidad de peaje reubicada (Camaná) será de USD 1,70 más IGV más otros tributos aplicables, por sentido de desplazamiento.

15. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece un mecanismo de reajuste ordinario para las tarifas de peajes, el cual deberá efectuarse a partir del 10 de enero del año subsiguiente al mes calendario de la fecha en que se haya iniciado el cobro en cada una de las unidades de peaje. Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

a) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,50:

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

b) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,70:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,70 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

c) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,80:

$$Peaje_{ajustado} = \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,80 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

Peaje ajustado : Monto a cobrar en nuevos soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.

CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics).
CPI_i Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. En caso de no haber sido publicado a la fecha en que se realiza el ajuste, se utilizará el índice del mes precedente disponible.
CPI₀ Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.

IPC : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
IPC_i: Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario.
IPC₀: Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.

TC : Es el promedio del Tipo de Cambio Promedio Ponderado de Compra y de Venta de Dólares Americanos del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.
TC_i: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el reajuste tarifario.
TC₀: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al día calendario de ocurrido el incremento tarifario de cada unidad de peaje de conformidad con lo señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente.



Pagos al estado

16. La cláusula 10.12 establece que el Concedente recibirá del Concesionario, por concepto de Pago por Derecho de Concesión, el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Ejecución de obras obligatorias.
17. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de sus ingresos (facturación).

Modificaciones contractuales

18. A la fecha se han suscrito dos adendas al contrato de concesión. En el siguiente cuadro se detalla la fecha de suscripción, así como las principales modificaciones efectuadas.

Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales

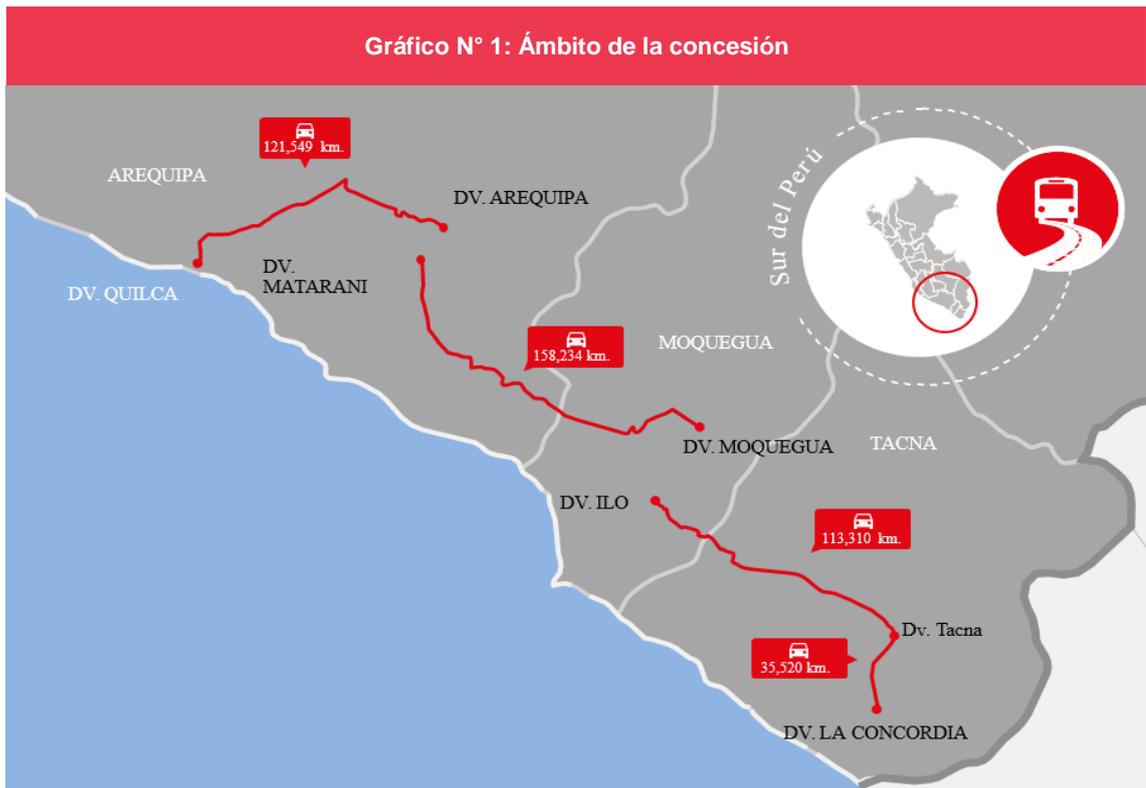
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	9 de mayo de 2016
Principales temas:	(1) Precisar el procedimiento de acreditación de Cierre financiero de las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (2) Redefinir las condiciones de entrega del Área de Terreno para las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (3) Ejecución de las Obras de Puesta a Punto y Obras distintas a la Puesta a punto, estableciendo un plazo máximo luego de suscrita la Adenda 1 al Contrato de Concesión. (4) Redefinir los términos y condiciones especiales para el incremento tarifario en función a la ejecución de obras. (5) Oportunidad para la ejecución de las Obras de Puesta a punto, la ejecución de las Obras para la reubicación del peaje de Camaná y la entrada en operación de la nueva unidad de peaje de Santa Rosa.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	10 de julio de 2020
Principales temas:	Se generó un evento de fuerza mayor en Siguan que incide en la ejecución de las Obras de Puesta a Punto, por tales motivos el Concesionario se encuentra imposibilitado de materializar el cierre financiero por causas no imputables a él. En ese sentido, la adenda implica: (1) Modificar las condiciones para la extinción, terminación y liquidación del Fideicomiso de Recaudación. (2) Establecer la realización de estudios para atender los deslizamientos en Siguan. (3) Establecer los plazos para la liberación de terrenos.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

II.3. Área de Influencia

19. El ámbito de la Concesión comprende carreteras de penetración que recorren el sur del Perú, conectando las regiones de Arequipa y Moquegua con la región Tacna, facilitando el intercambio comercial entre dichas zonas, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán
 Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

II.4. Infraestructura y equipos

20. La infraestructura de la Concesión comprende un corredor vial de una extensión total de 428,61 kilómetros ubicados entre las regiones Arequipa, Moquegua y Tacna. La vía se subdivide en cuatro subtramos, conforme se detalla en el cuadro que se presenta a continuación:

Cuadro N° 3: Tramos de la concesión

Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)
1	PE 1S	Dv. Quilca - Dv. Arequipa	121,55
2	PE 1S	Dv. Matarani - Dv. Moquegua	158,23
3	PE 1S	Dv. Ilo - Tacna	113,31
4	PE 1S	Tacna - La Concordia	35,52
Longitud Total			428,61

Fuente: Contrato de concesión
 Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

21. Además del corredor vial, la Concesión comprende cuatro unidades de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) y una unidad de pesaje (Tomasiri), las cuales incluyen edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público.

22. Por otra parte, el concesionario dispone de los siguientes equipos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias:

- Grúas ubicadas en las unidades de peaje y pesaje
- Equipos de pesaje
- Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por Postes SOS instalados cada 10 km aproximadamente a lo largo de toda la carretera.



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. A través del Contrato de Concesión, el Concedente le transfiere a COVINCA la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera, para lo cual le confiere el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Por su parte, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos.
24. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las cuatro unidades de peajes existentes:
- Unidad de peaje Camaná (km 853+744)
 - Unidad de peaje El Fiscal (km 1062+192)
 - Unidad de peaje Montalvo (1146+194)
 - Unidad de peaje Tomasiri (1260+458)
25. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales deberán estar ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno de ellos.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 kilómetros.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo de las labores de vigilancia y control.
 - Servicios higiénicos ubicados en cada unidad de peaje, con el material necesario para ofrecer un servicio adecuado a los usuarios.
26. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que todos los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento.
27. Debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.
28. El Concesionario podrá brindar y cobrar por el servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, en distancias que excedan los cien (100) kilómetros. Así, el Concesionario está autorizado a cobrar por este servicio los montos que hubieren sido aceptados por el Regulador, siendo responsabilidad del Ositrán verificar la calidad del mismo.
29. Adicionalmente a los servicios obligatorios listados en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como Áreas de Servicios Opcionales, de acuerdo a las normas y reglamentos aplicables. Los ingresos obtenidos por este concepto serán de libre disponibilidad del Concesionario.

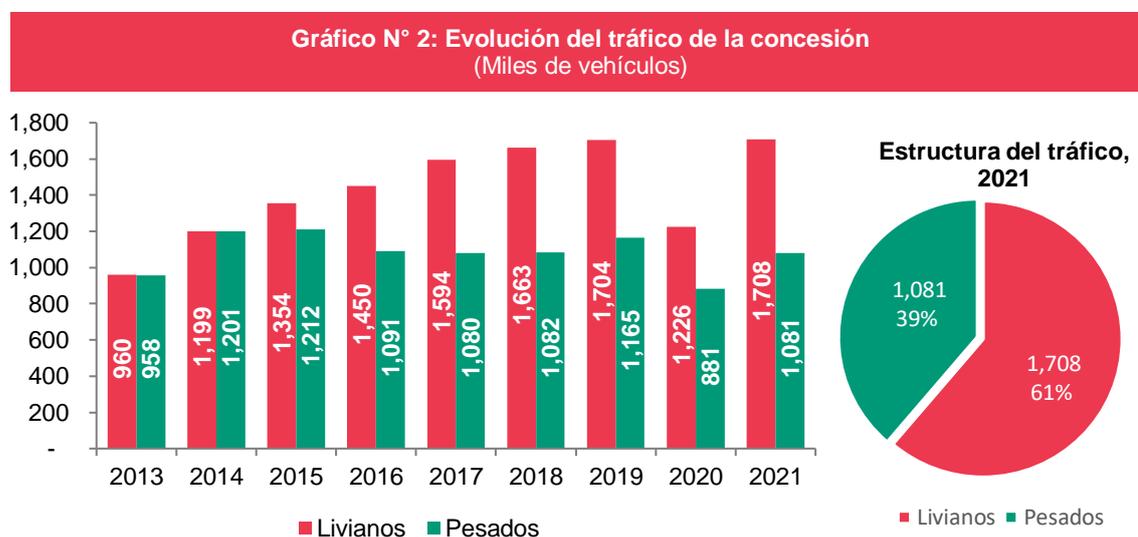


IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Evolución del tráfico

Tráfico en unidades vehiculares

30. Durante el año 2021 transitaron alrededor de 2,79 millones de unidades vehiculares⁴ por los tramos viales de la Concesión, cifra superior en 32,3% al número de vehículos registrados el año anterior (2,11 millones). Este incremento se da en un contexto en el cual el gobierno flexibilizó las diversas medidas de inmovilización social adoptadas con el fin de mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional. Cabe indicar que, en el 2021 el tráfico de vehículos livianos representó alrededor del 61,2% del tráfico total, mientras que el tráfico de vehículos pesados representó el 38,8% restante.
31. La participación de vehículos livianos ha ido aumentando desde el 2015, tal como se muestra en el Gráfico N° 2. A pesar de la caída en el flujo vehicular en el 2020, en el 2021 el tráfico de vehículos livianos se recupera y alcanza niveles pre pandemia. Por su parte, el tráfico de vehículos pesados creció en 22,6% en relación con lo registrado en el 2020.



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

32. En relación con el tráfico vehicular mensual en el 2021, se puede observar que, entre los meses de marzo y diciembre del 2021, el flujo de vehículos que transitó por la vía concesionada registró una cifra superior en comparación con 2020. Esta recuperación del flujo vehicular durante el 2021 se explica por la reactivación progresiva de la economía y la reducción de restricciones al transporte⁵. En particular, se observa que los meses en los que se registró la mayor variación de tráfico fueron abril, mayo y setiembre de 2021 en niveles de 268,7%, 148,6% y 80,1% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente. En febrero de 2021, se aprecia una reducción en el tráfico de vehículos respecto al mismo periodo del 2020, debido a que en la mitad de dicho mes estuvo vigente la inamovilidad de las personas en línea con la segunda ola de contagios del COVID-19⁶.

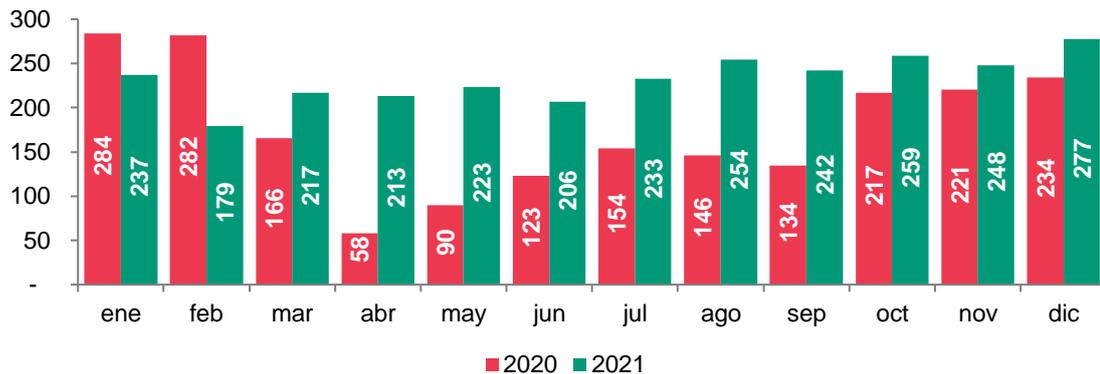
⁴ El número de vehículos que transita por la vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por las unidades de peaje ubicadas en el área de la Concesión en sentido ascendente como descendente. Así, en caso se haya suspendido el cobro de tarifas en alguna de las unidades de peaje, no se registrará el tráfico de vehículos, aun cuando en la práctica si hayan pasado vehículos por la vía.

⁵ El 26 de junio de 2021, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2021-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2021.

⁶ Decreto Supremo N° 008-2021-PCM, Decreto Supremo que proroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia de la COVID-19 y modifica el Decreto Supremo N° 184-2020-PCM, el Decreto Supremo N° 201-2020-PCM, el Decreto Supremo N° 002-2021-PCM y el Decreto Supremo N° 004-2021-



Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2020 – 2021
(Miles de vehículos)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

33. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2021 la unidad de peaje Montalvo es la estación que ha registrado el mayor crecimiento de flujo de vehículos en comparación con 2020 (+38,8%). Dicha expansión se ha registrado principalmente en unidades livianas (+49,5%), mientras que en vehículos pesados también creció en un nivel de 25,9%. Del mismo modo, las estaciones de peaje de Camaná, El Fiscal y Tomasiri registraron incrementos en el flujo vehicular de 2021 en 24,3%, 37,9% y 38,2%, respectivamente, en relación a lo registrado en 2020 en las tres unidades de peajes antes mencionadas.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2020 -2021
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2020	2021	Flujo	var. %
Livianos	Camaná	494	610	115	23,3%
	El Fiscal	185	280	96	51,8%
	Montalvo	219	327	108	49,5%
	Tomasiri	328	491	163	49,5%
Pesados	Camaná	409	513	104	25,6%
	El Fiscal	172	211	40	23,0%
	Montalvo	182	229	47	25,9%
	Tomasiri	119	128	8	7,1%
Total	Camaná	903	1 123	220	24,3%
	El Fiscal	356	491	135	37,9%
	Montalvo	401	557	156	38,8%
	Tomasiri	447	618	171	38,2%

Fuente: COVINCA S.A.

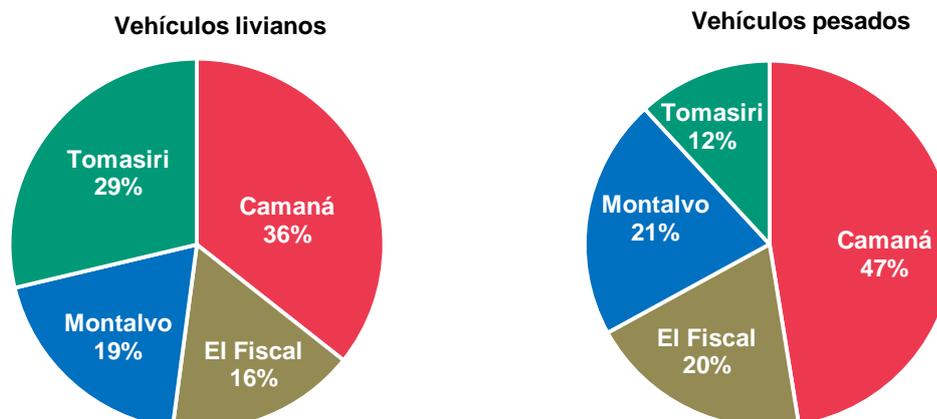
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

34. Es preciso acotar que en el 2021 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 35,7% (610 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 28,7% (491 mil unidades), Montalvo con el 17,9% (219 mil) y El Fiscal con el 15% (185 mil).
35. Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2021, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 47,5% (513 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 21,2% (229 mil), El Fiscal con el 19,5% (211 mil) y Tomasiri con el 11,8% (128 mil).

PCM. En dicho Decreto Supremo se establece la inamovilidad social obligatoria para los ciudadanos de Lima Metropolitana entre el 31 de enero hasta el 14 de febrero de 2021.



Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2021
(Porcentaje)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

IV.2. Tráfico en ejes cobrables

36. En relación al tráfico de vehículos pesados⁷, se contabilizó un total de 4,83 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2021, lo que representó un crecimiento de 20,2% en relación a lo registrado en el 2020 (4,02 millones de ejes cobrables).
37. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 2 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes⁸ los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 2,9 millones de ejes. De las 4 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Camaná presentó el mayor tráfico de ejes cobrables con 2344 miles de ejes, siendo el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables. Por otra parte, la estación de Tomasiri presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 500 mil de ejes.

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2021
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares							
Camaná	102 797	74 579	27 715	50 060	253 179	4 679	513 009
El Fiscal	42 042	29 398	5 142	39 668	91 438	3 380	211 068
Montalvo	43 744	45 589	5 314	39 690	91 596	3 383	229 316
Tomasiri	40 442	27 933	7 713	5 722	44 543	1 171	127 524
Ejes cobrables							
Camaná	205 594	223 737	110 860	250 300	1 519 074	34 105	2 343 670
El Fiscal	84 084	88 194	20 568	198 340	548 628	24 889	964 703
Montalvo	87 488	136 767	21 256	198 450	549 576	24 912	1 018 449
Tomasiri	80 884	83 799	30 852	28 610	267 258	8 228	499 631

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

⁷ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.

⁸ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



IV.3. Servicios complementarios

38. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Con relación al motivo de las llamadas de emergencia realizadas en el 2021, el mayor porcentaje de ellas (67,8%) correspondieron a solicitudes de auxilio mecánico, principalmente por desperfectos en la vía, seguido por reportes de desastres ambientales (14,5%) y accidentes de tránsito (14,5%). Durante el 2021 se observó que, del total de llamadas para reportar emergencias, el 9,1% (223) generaron interrupción del tránsito vehicular.

Cuadro N° Motivo de llamada de emergencia, 2021
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?			Medio de comunicación			Total
	Sí	No	No Precisa	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Auxilio Mecánico	133	1534	3	1352	204	114	1670
Accidente de Tránsito	76	247	1	270	20	34	324
Desastres ambientales	7	347	3	93	1	263	357
Atasco de vía	1	9	0	9	0	1	10
Otros	6	89	8	71	9	23	103
Total	223	2226	15	1795	234	435	2464

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

40. En lo que respecta a asistencias mecánicas y asistencias médicas durante el 2021, el concesionario proporcionó 1 795 y 303 servicios, respectivamente.

V. RÉGIMEN TARIFARIO

41. De acuerdo a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, a la fecha de inicio de la explotación (marzo de 2013), le serían transferidas al concesionario las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) debiendo cobrarse la tarifa de peaje vigente al momento de su transferencia.
42. De acuerdo al Contrato de Concesión, dicha tarifa podrá ser incrementada cuando se cumplan algunos hitos relacionados con las obligaciones de inversión previstos en la cláusula 9.4. Así las tarifas se incrementarán hasta USD 1,50 en los peajes existentes, USD 1,70 en la nueva unidad de Santa Rosa y USD 1,80 en la estación de Camaná luego de ser reubicada. A dichas tarifas se le sumará el IGV y otros tributos aplicables y se cobraran por sentido de desplazamiento. Adicionalmente, el Contrato prevé un mecanismo de reajuste anual que depende del nivel de inflación.
43. Las nuevas tarifas vigentes durante el año 2021 entraron en vigor a partir del 20 de enero del mencionado año en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri), las mismas que se incrementaron en promedio 1,5% en relación a las tarifas del año anterior. Las tarifas aplicables en 2021 se muestran en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2021
(En Soles)

Tipo de vehículo	Unidad de cobro	Base imponible	IGV	Tarifa vigente
Unidad de Peaje	El Fiscal, Montalvo y Tomasiri			
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,34	0,96	6,30
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	10,76	1,94	12,70
3 ejes	Por unidad	16,19	2,91	19,10
4 ejes	Por unidad	21,53	3,87	25,40
5 ejes	Por unidad	26,95	4,85	31,80
6 ejes	Por unidad	32,37	5,83	38,20
7 ejes	Por unidad	37,71	6,79	44,50
8 ejes	Por unidad	43,14	7,76	50,90
9 ejes	Por unidad	48,56	8,74	57,30
10 ejes	Por unidad	53,90	9,70	63,60
11 ejes	Por unidad	59,32	10,68	70,00
12 ejes	Por unidad	64,75	11,65	76,40
13 ejes	Por unidad	70,08	12,62	82,70
14 ejes	Por unidad	75,51	13,59	89,10
15 ejes	Por unidad	80,93	14,57	95,50
16 ejes	Por unidad	86,27	15,53	101,80
17 ejes	Por unidad	91,69	16,51	108,20
18 ejes	Por unidad	97,12	17,48	114,60
19 ejes	Por unidad	102,46	18,44	120,90
20 ejes	Por unidad	107,88	19,42	127,30
Unidad de Peaje	Camaná			
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,34	0,96	6,30
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	10,76	1,94	12,70
3 ejes	Por unidad	16,10	2,90	19,00
4 ejes	Por unidad	21,53	3,87	25,40
5 ejes	Por unidad	26,86	4,84	31,70
6 ejes	Por unidad	32,29	5,81	38,10
7 ejes	Por unidad	37,71	6,79	44,50
8 ejes	Por unidad	43,05	7,75	50,80
9 ejes	Por unidad	48,47	8,73	57,20
10 ejes	Por unidad	53,81	9,69	63,50
11 ejes	Por unidad	59,24	10,66	69,90
12 ejes	Por unidad	64,66	11,64	76,30
13 ejes	Por unidad	70,00	12,60	82,60
14 ejes	Por unidad	75,42	13,58	89,00
15 ejes	Por unidad	80,76	14,54	95,30
16 ejes	Por unidad	86,19	15,51	101,70
17 ejes	Por unidad	91,61	16,49	108,10
18 ejes	Por unidad	96,95	17,45	114,40
19 ejes	Por unidad	102,37	18,43	120,80
20 ejes	Por unidad	107,71	19,39	127,10

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

44. Las obligaciones de inversión que asumió el Concesionario al suscribir el Contrato de Concesión incluyen las obras relacionadas con la construcción de los 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo existente y otras obras complementarias. Dichas inversiones involucran un monto total de USD 134,26 millones, siendo al cierre de 2021, la inversión acumulada de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% en la inversión comprometida.
45. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de obras obligatorias, las mismas que son de dos tipos: (i) Obras de puesta a punto (OPP) referidos a la intervención en los 428,61 km ya existentes; y, (ii) Obras distintas de puesta a punto (ODPP). El detalle de cada tipo de obra por cada tramo de la Concesión se muestra en el siguiente cuadro:

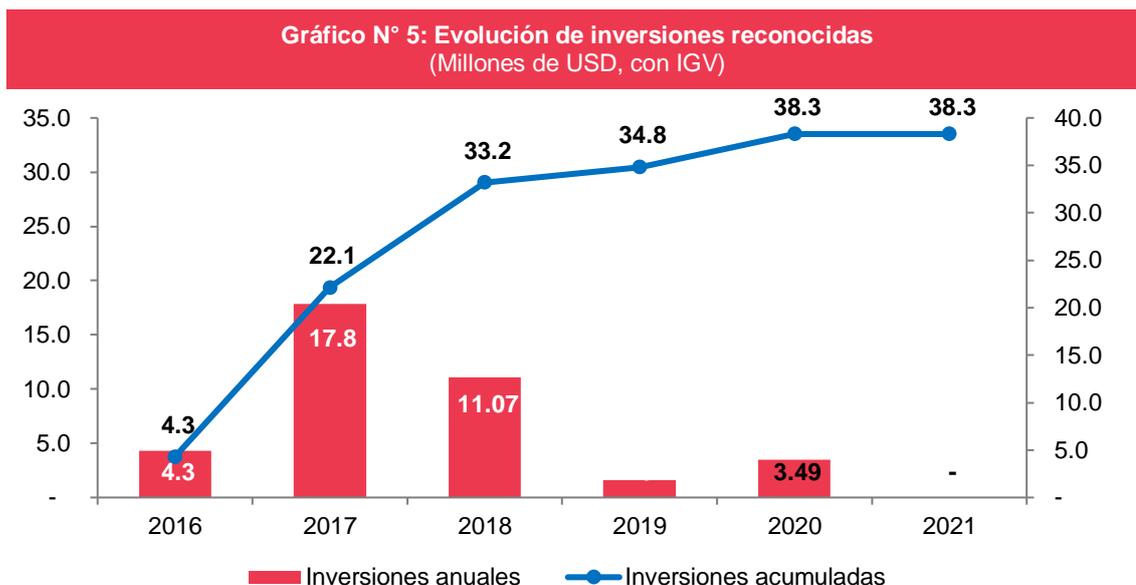
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA

Tipo de Obra	Tramo I Dv Quilca – Dv Moquegua	Tramo II Ilo – La Concordia
Puesta a Punto (calzada existente)	ST1: Dv Quilca - DV Arequipa ST2: Dv Matarani – Dv Moquegua	Ilo – La Concordia
Obras Nuevas	Segunda Calzada (Km. 920+730 al Km. 973+884) 2 Puentes vehiculares (Siguas y Vitor) 2 óvalos 7 intersecciones a nivel 6 puentes peatonales Túnel Sotillo (400m)	Segunda Calzada (Km. 1314+300 al Km. 1335+600) 2 intercambios a desnivel 5 intersecciones a nivel

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

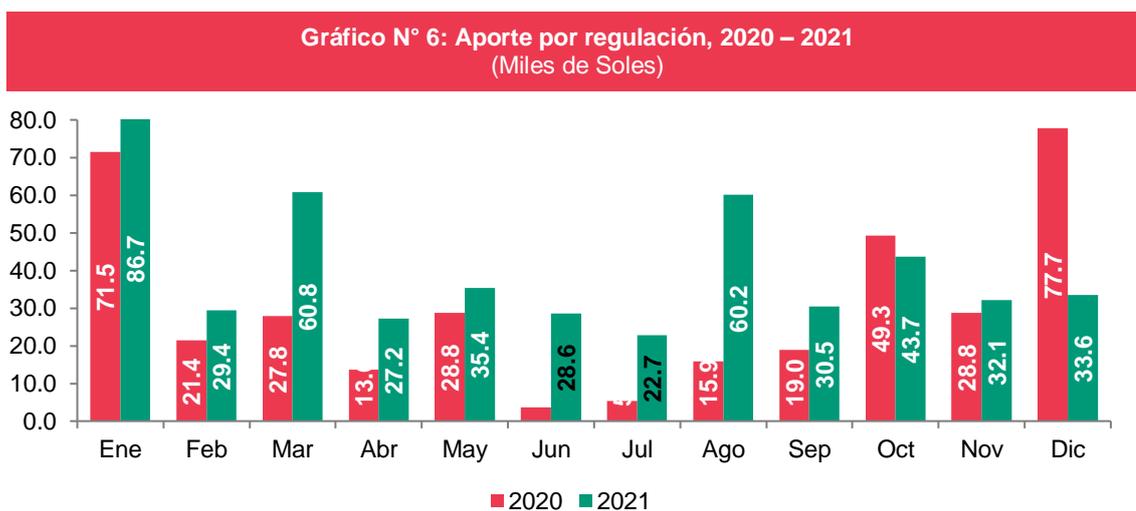
46. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debió haberse iniciado el 13 de agosto de 2014 y culminado en agosto de 2017, siendo que el inicio de las obras estaba supeditado, entre otras condiciones, a la entrega de las áreas de terreno necesarias para la ejecución de las obras por parte del MTC. No obstante, el Concedente no cumplió con la entrega de terrenos debido a la presencia de poblaciones asentadas que no estaban de acuerdo con el desarrollo del proyecto.
47. Ello requirió modificaciones en el trazo original del proyecto, por lo que se pactó la suspensión de la obligación del inicio de las obras. De este modo, en el 2015, el Concedente aprobó los Estudios Definitivos de Ingeniería y de Impacto Ambiental de las obras elaborados por el Concesionario y el Concedente hizo una entrega parcial correspondiente a los terrenos del Subtramo 03: Dv. Ilo – Tacna y del Subtramo 04: Tacna – La Concordia. Asimismo, el 18 de setiembre de 2015, se hizo entrega al Concesionario de los terrenos correspondientes al Subtramo 01: Dv. Quilca Dv. Arequipa (Repartición) y del Subtramo 02: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. Las Obras de Puesta a Punto iniciaron el 27 de mayo de 2016, las mismas que culminaron y fueron entregados de manera parcial, habiéndose realizado la última aceptación el 26 de agosto de 2020.
48. Con respecto a las Obras distintas de puesta a punto (ODPP), a la fecha el MTC no ha culminado con la entrega del 100% de los terrenos necesarios para el inicio de obras. Por tal motivo, por acuerdo de las partes, el 03 de julio de 2016 el Concesionario adelantó la ejecución de 10 kilómetros de la segunda calzada en el tramo comprendido entre los km 930+000 y km 940+000, así como la intersección N°3 comprendido entre el km 938+604 y el km 938+650, las mismas que fueron aceptadas el 26 de abril de 2018, además se ha realizado el adelanto de la ejecución de la segunda calzada comprendida entre el complejo fronterizo de Santa Rosa y la línea de frontera con Chile la misma que fue aceptada el 14 de noviembre de 2018.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – Ositrán.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI.2. Pagos al Estado

49. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación al Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales a OSITRAN por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1% del total de su facturación.
50. En el siguiente gráfico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2020 – 2021. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 490,7 miles, lo que representó un incremento de 35,2% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 362,9 miles).



Fuente: Gerencia de Administración – Ositrán.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

51. De acuerdo a la cláusula 5.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario no se encuentra obligado a efectuar mediciones de los niveles de servicio mientras se encuentre en etapa de obras. Al respecto, el Contrato señala lo siguiente:

“5.1 Durante los periodos en que los Sub-Tramos se encuentren en Obra no se evaluarán los niveles de servicio afectados por la Obra, ni se considerarán dichos Sub-Tramos para el cálculo del nivel de servicio global del Contrato”.

52. En 2021, Ositrán efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 96,58%, el cual es superior al 95,0% establecido como el umbral mínimo. Asimismo, una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). La última medición del IRI arrojó un resultado de 1,68 encontrándose debajo del umbral permisible 3.5.
53. Adicionalmente, el concesionario encargó la realización de medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC) a la empresa TARYET, obteniendo valores por debajo de los límites establecidos en el contrato de concesión, conforme se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 8: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2021

Peaje	Medida	N° Caseta	TEC (Segundos)	Umbral (Segundos)
Camaná	Segundos	1	33	180
	Segundos	2	20	180
	Segundos	4	36	180
	Segundos	5	41	180
	Segundos	6	36	180
	Segundos	8	40	180
Montalvo	Segundos	1	39	180
	Segundos	2	19	180
El Fiscal	Segundos	1	7	180
	Segundos	2	16	180
Tomasiri	Segundos	1	19	180
	Segundos	3	19	180

Fuente: Plan de Negocios de COVINCA 2022

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

VII.2. Indicadores de tráfico

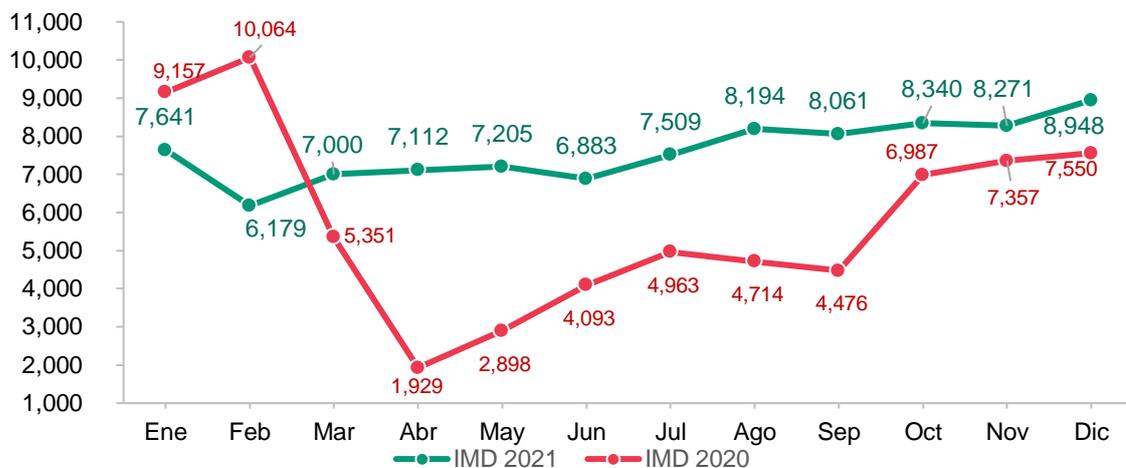
54. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) se define como el número total de vehículos que transitan por una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período⁹. Por tanto, el IMD estima el tránsito diario promedio que circula por la vía. Como se observa en el siguiente gráfico, el IMD en el 2021 ha mantenido una tendencia de crecimiento similar al indicador de 2020 (a excepción de enero y febrero), teniendo mayor IMD en el último trimestre del año. En promedio, durante 2021 el número de vehículos por día fue de 7620, cifra mayor en 32,0% de lo registrado en 2020 (5775).

⁹ Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

$$IMD_i = \frac{\text{Tráfico total de vehículos en el mes } i}{\text{Número de días del mes } i}$$



Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2020 – 2021
(Unidades vehiculares)



Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

VII.3. Accidentes¹⁰

55. Como se observa en el siguiente cuadro, durante el 2021, se registraron 238 accidentes, número que se incrementó en 349% respecto al 2020. En cuanto al tipo de accidente, el 51,3% (122) produjeron solo daños materiales, el 40,8% (97) ocasionaron daños físicos y el 8,0% trajeron como consecuencia víctimas mortales.

Cuadro N° 9: Accidentes por tipo de consecuencia, 2021

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2020	35	15	3	58	19	3
2021	122	97	19	382	236	25

* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

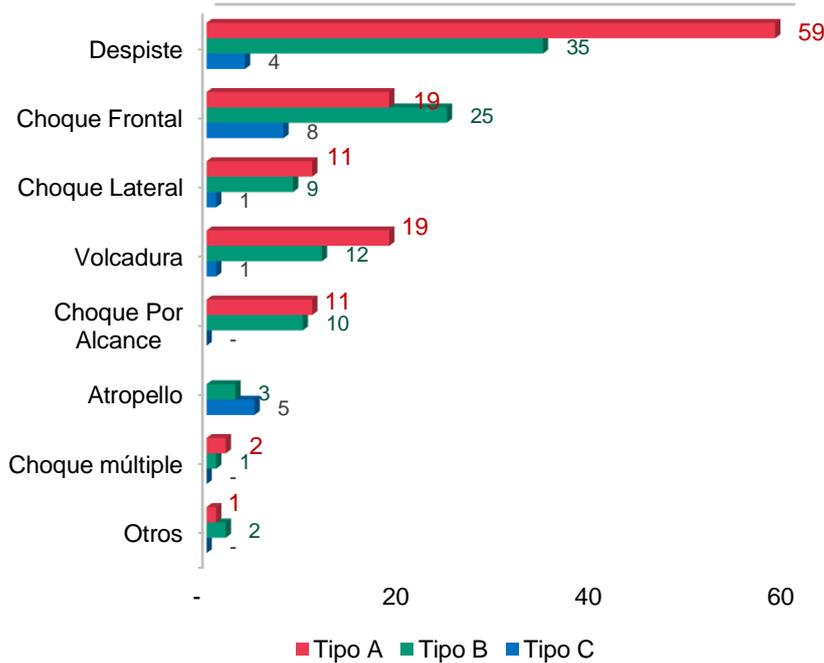
Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

56. El número de heridos por accidente fue 0,99; mientras que la cantidad de víctimas fatales por accidente ascendió a 0,11. El 41% de los accidentes de tránsito se produjeron por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales, el 35,7% lesiones personales y el 4,1% causó pérdidas humanas. Asimismo, el 41% de los accidentes fueron por diversos tipos de choque. Particularmente, el 15,4% de los choques frontales implicaron pérdidas humanas.

¹⁰ El concesionario ha registrado esta información a partir de setiembre del 2020.



Gráfico N° 8
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2021



Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

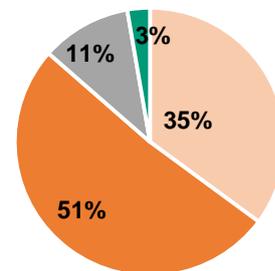
VII.4. Reclamos

57. En el 2021, los usuarios de la Concesión presentaron 34 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior que los 39 recibidos el año 2020 (-12,8%). Del total de reclamos presentados en 2021, la mayor cantidad (19) fueron por cobro de tarifa, por su parte, los reclamos atención inadecuada (13) presentó una proporción de 35%.
58. Cabe indicar que, durante 2021, del total de reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura vial, el 64,7% fueron declarados infundados (22); mientras que (8) fueron declarados en proceso y solamente 1 reclamo fue resuelto como fundado.

Gráfico N° 9: Reclamos 2020-2021



Materia de reclamo, 2021



- Atención Inadecuada
- Cobro de la tarifa
- Información proporcionada a los usuarios
- Otros

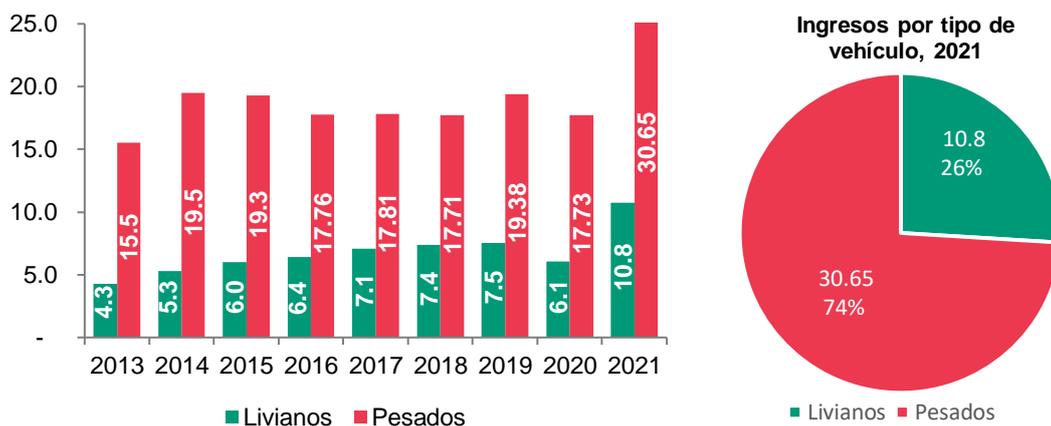
Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



VIII. INDICADORES COMERCIALES

59. Durante 2021, los ingresos recaudados por el Concesionario por la explotación de las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) ascendieron a S/ 41,4 millones, monto 73,9% superior a la recaudación obtenida el año anterior (S/ 23,8 millones), en línea con el mayor flujo vehicular.
60. Como en años anteriores, el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados (74,0%) en 2021. Estos ingresos por concepto de peajes de los vehículos pesados se incrementaron 72,9% en relación con el año anterior, al pasar de S/ 17,7 a 30,7 millones. De manera similar, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros tuvo una recuperación de 76,9% en comparación con el 2020, al pasar de S/ 6,1 millones a S/ 10,8 millones.
61. De acuerdo a lo indicado en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de transferir los recursos procedentes de la recaudación por concepto de peajes al Fideicomiso de Recaudación constituido por COVINCA con la finalidad de garantizar el empleo eficiente de tales recursos en el impulso inicial de la ejecución de las Obras Obligatorias en los primeros años de la Concesión.

Gráfico N° 10: Recaudación de peaje por tipo de vehículo
(Millones de Soles)



Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

62. Considerando la naturaleza autosostenible de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden de la operación de la Concesión, ejecución de las obras obligatorias (obras de puesta a punto y obras distintas a puesta a punto) y la conservación y mantenimiento de la Concesión.
63. Durante el 2021, el Concesionario registró ingresos por un monto de poco menos de S/ 49,3 millones, lo cual representó un crecimiento de 14,7% en relación a los ingresos registrados el año anterior (S/ 43,0 millones).



Cuadro N° 10: Ingresos por servicios, 2021-2020
(En miles de soles)

Ingresos por prestación de servicios	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021/ 2020
Ingresos por operación	34 344	19 889	69,6%	46,2%	72,7%
Ingresos por operación	35 092	20 163	71,2%	46,9%	74,0%
Contribución para realizar operación	(748)	(274)	-1,5%	-0,6%	173,0%
Ingresos por construcción	14 973	23 121	30,4%	53,8%	-35,2%
Ingresos por construcción	14 973	23 102	30,4%	53,7%	-35,2%
Estimación de margen de construcción	0	19	0,0%	0,0%	-100,0%
Total	49 317	43 010	100%	100%	14,7%

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

64. En lo que respecta a los costos por prestación de servicios, éstos se incrementaron en 58,3% pasando de S/ 22 millones en el 2020 a S/ 34,8 millones en el 2021. En relación a los costos por operación, estos se acrecentaron en 90,7% pasando de S/ 14,6 millones en el 2020 a S/ 27,8 millones en el 2021, constituyendo el 79,9 de los costos totales por prestación de servicios; por otro lado, los costos por construcción se redujeron en 5,4%, pasando de S/ 7,4 millones en el 2020 a S/ 7,0 millones en el 2021, constituyendo el 20,1% de los costos totales por prestación de servicios. En cuanto a los costos por operación, el componente principal lo constituye los servicios prestados por terceros¹¹, rubro que se incrementó en 69,7%, es decir en S/ 6,2 millones frente al monto registrado en el 2020.

Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2021-2020
(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021 / 2020
Costos por operación	27 813	14 588	79,9%	66,4%	90,7%
Servicios prestados por terceros	15 201	8 957	43,7%	40,7%	69,7%
Amortización de intangibles	9 616	3 259	27,6%	14,8%	195,1%
Cargas de personal	2 996	2 372	8,6%	10,8%	26,3%
Costos por construcción	6 992	7 394	20,1%	33,6%	-5,4%
Costos de construcción	6 992	7 394	20,1%	33,6%	-5,4%
Servicios prestados por terceros	-	-	0,0%	0,0%	-
Total	34 805	21 982	100%	100%	58,3%

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

65. En línea con lo explicado anteriormente sobre las actividades de construcción ejecutadas por el Concesionario para el 2021, los costos de la Concesionaria se redujeron 5,7% en relación con 2020. Esta reducción de los costos está directamente relacionada a la culminación de las Obras de Puesta a Punto durante el 2020.

¹¹ El mayor gasto en 2021 corresponde a que considera 12 meses de operación frente a 4 meses de operación en el año 2020.



Cuadro N° 12: Costos de construcción 2021-2020
(En miles de soles)

Costos de construcción	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021 / 2020
Costo de construcción	6 992	6 117	100,0%	82,7%	14,3%
Costo variación de metrados puesta a punto	-	620	0,0%	8,4%	-100,0%
Costo de activos reversible	-	657	0,0%	8,9%	-100,0%
Total	6 992	7 394	100%	100%	-5,4%

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

66. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron un 9% con respecto al 2020, pasando de S/ 5,7 millones a S/ 6,2 millones, principalmente motivado por el incremento de la partida asesoría en 26,7%, esto es en S/ 0,59 millones.

Cuadro N° 13: Gastos de administración 2021-2020
(En miles de soles)

Gastos administrativos	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021 / 2020
Servicios de terceros	4 233	3 888	68,5%	68,5%	8,9%
Asesoría administrativa	2 831	2 235	45,8%	39,4%	26,7%
Depreciación	757	1 031	12,2%	18,2%	-26,6%
Mantenimiento y gastos bancarios	591	567	9,6%	10,0%	4,2%
Transporte de personal	40	42	0,6%	0,7%	-4,8%
Alquileres de oficina	14	13	0,2%	0,2%	7,7%
Cargas de personal	1 950	1 787	31,5%	31,5%	9,1%
Sueldos	1 052	1 049	17,0%	18,5%	0,3%
Gratificaciones	274	223	4,4%	3,9%	22,9%
Otros beneficios	334	249	5,4%	4,4%	34,1%
Vacaciones	111	102	1,8%	1,8%	8,8%
Compensación por tiempo de servicios	95	87	1,5%	1,5%	9,2%
Seguridad y provisión social	84	77	1,4%	1,4%	9,1%
Total	6 183	5 675	100%	100%	9,0%

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

67. Durante el 2021, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de S/ 14,5 millones, lo que significó una caída de 31,0% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 21 millones). Por otro lado, las ganancias de actividades de operación se redujeron en 52,2% descendiendo en el 2021 a poco más de S/ 8,7 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2021 se obtuvo una mayor pérdida, esto es S/ -7,4 millones frente a S/ -1,88 millones obtenido en el 2020. Ello se debió principalmente a que la empresa experimentó un impacto negativo por los efectos del tipo de cambio, pues en el 2021 la empresa registró pérdidas por S/ 7,4 millones en la cuenta Cobertura de flujos de efectivo¹².

¹² Corresponde a la porción efectiva del cambio en el valor del instrumento financiero derivado de cobertura de flujos de efectivo contratado por la Concesionaria para mitigar el riesgo de fluctuación del tipo de cambio de sus obligaciones financieras en dólares estadounidenses.



Cuadro N° 14: Estado de Resultados integrales 2021-2020
(En miles de soles)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2021	2020	2021 / 2020
Ingresos	49 317	43 010	100,0%	100,0%	14,7%
Costos	(34 805)	(21 982)	-70,6%	-51,1%	58,3%
Ganancia bruta	14 512	21 028	29,4%	48,9%	-31,0%
Gastos de administración	(6 183)	(5 675)	-12,5%	-13,2%	9,0%
Otros ingresos / gastos netos	329	2 775	0,7%	6,5%	-88,1%
Resultado de actividades de operación	8 658	18 128	17,6%	42,1%	-52,2%
Ingresos financieros	107	167	0,2%	0,4%	-35,9%
Gastos financieros	(8 674)	(20 968)	-17,6%	-48,8%	-58,6%
Ganancia antes de impuestos	91	(2 673)	0,2%	-6,2%	-103,4%
Impuesto a la renta	(27)	788	-0,1%	1,8%	-103,4%
Cobertura de flujos de efectivo-porción efectiva de cambios en el valor razonable	(7 480)		-15,2%	0,0%	-
Total resultados integrales del periodo	(7 416)	(1 885)	-15%	-4%	293,4%

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Estado de Situación Financiera

68. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2020 y 2021.

Cuadro N° 15: Estado de Situación Financiera 2021-2020
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
ACTIVO CORRIENTE	70 728	73 926	PASIVO CORRIENTE	66 679	76 101
Efectivo y equivalente de efectivo	4 206	2 296	Cuentas por pagar a comerciales	1 749	1 361
Activos financieros	7	1 135	Otras cuentas por pagar	57 454	70 923
Cuentas por cobrar comerciales	34 268	32 909	Obligaciones financieras	4 094	435
Otras cuentas por cobrar	23 336	27 793	Anticipos recibidos de cliente	3 382	3 382
Suministros	2 184	2 184			
Fondos sujetos a restricción	6 727	7 609			
ACTIVO NO CORRIENTE	184 559	194 715	PASIVO NO CORRIENTE	83 761	80 277
Activos por impuestos a la ganancia diferido	1 099	1 126	Obligaciones financieras	83 761	80 277
Activos intangibles	182 338	192 296			
Propiedad mobiliario y equipo	1 122	1 293	TOTAL PASIVO	150 440	156 378
			PATRIMONIO NETO	104 847	112 263
			Capital en acciones	111 000	111 000
			Reserva de cobertura	(7 480)	
			Resultados acumulados	1 327	1 263
TOTAL ACTIVO	255 287	268 641	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	255 287	268 641

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 16: Análisis Vertical y Horizontal-Estado de Situación Financiera 2021-2020
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
ACTIVO CORRIENTE	27,7%	27,5%	-4,3%	PASIVO CORRIENTE	26,1%	28,3%	-12,4%
Efectivo y equivalente de efectivo	1,6%	0,9%	83,2%	Cuentas por pagar a comerciales	0,7%	0,5%	28,5%
Activos financieros	0,0%	0,4%	99,4%	Otras cuentas por pagar	22,5%	26,4%	-19,0%
Cuentas por cobrar comerciales	13,4%	12,3%	4,1%	Obligaciones financieras	1,6%	0,2%	841,1%
Otras cuentas por cobrar	9,1%	10,3%	16,0%	Anticipos recibidos de cliente	1,3%	1,3%	0,0%
Suministros	0,9%	0,8%	0,0%				
Fondos sujetos a restricción	2,6%	2,8%	11,6%				
				PASIVO NO CORRIENTE	32,8%	29,9%	4,3%
ACTIVO NO CORRIENTE	72,3%	72,5%	-5,2%	Obligaciones financieras	32,8%	29,9%	4,3%
Activos por impuestos a la ganancia diferido	0,4%	0,4%	-2,4%				
Activos intangibles	71,4%	71,6%	-5,2%				
Propiedad mobiliario y equipo	0,4%	0,5%	13,2%	TOTAL PASIVO	58,9%	58,2%	-3,8%
				PATRIMONIO NETO	41,1%	41,8%	-6,6%
				Capital en acciones	43,5%	41,3%	0,0%
				Reserva de cobertura	-2,9%	0,0%	-
				Resultados acumulados	0,5%	0,5%	5,1%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-5,0%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-5,0%

Fuente: Estados Financieros auditados 2021- COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. Al cierre de 2021, el Estado de Situación Financiera evidencia una caída del valor de la empresa en 5,0% en 2021, en relación con lo registrado al cierre del 2020. Así, los activos, como el pasivo y patrimonio de la Concesión pasaron de S/ 268,6 millones a S/ 255,3 millones.
70. Por el lado del activo, el activo corriente registró una caída de 4,3% entre el 2020 y 2021, pasando de S/ 73,9 millones a S/ 70,7 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 27,5% de los activos totales en el año 2020 al 27,7% en el año 2021, principalmente producto del incremento en S/ 1,91 millones en el rubro Efectivo y equivalente de efectivo¹³, y reducción de S/ 4,6 millones en otras cuentas por cobrar¹⁴. Por el lado de los activos no corrientes, se produjo una disminución del 5,2%, esto es de S/ 184,6 millones frente a la cifra consignada de S/ 194,7 millones registrada en el 2020, explicado principalmente por la reducción de S/ 182,3 millones en el rubro Activos intangibles¹⁵ frente al monto consignado de S/ 192,3 millones en el 2020.
71. Por su parte, los pasivos totales de la concesión se redujeron 3,8%, mientras que el patrimonio neto se redujo en un 6,6%, descendiendo en el ejercicio 2021 a S/ 150,4 millones y S/ 104,8 millones respectivamente y representando el 58,9% y 41,1% del total de pasivo y patrimonio

¹³ Al 31 de diciembre de 2021, la Concesionaria mantiene sus cuentas corrientes en instituciones financieras locales de primer nivel, denominadas en moneda nacional y en moneda extranjera por miles de S/ 2,908 y miles de USD 325, respectivamente (miles de S/ 1,092 y miles de USD 245, al 31 de diciembre de 2020). Estos fondos son de libre disponibilidad y devengan intereses a tasas de mercado

¹⁴ Al 31 de diciembre de 2021, comprende los siguientes ítems: i) Saldo a favor de IGV (S/ 21,338 miles), ii) anticipo a proveedores (S/1022 miles), iii) saldo a favor de impuesto a las ganancias (S/ 974 mil) y iv) otros (S/ 2 mil)

¹⁵ En agosto de 2020, mediante Oficio N° 2646-2020-MTC/19 se realizó la entrega y aceptación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la totalidad de la Obra de Puesta Punto (OPP), de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión. Con ello y con la implementación de los Servicios Obligatorios establecidos en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, se dio por concluida la OPP, iniciando su amortización en setiembre de 2020. La vida útil estimada de la OPP se determinó por el plazo remanente de la Concesión, siendo el método de amortización a utilizarse el de línea recta, según el régimen especial establecido en el artículo 22° de la Ley de Concesiones.



respectivamente. En relación con el pasivo corriente, este se redujo en 12,4% pasando de S/ 76,1 millones en el 2020 a S/ 66,7 millones en el 2021; ello como resultado conjunto de la reducción significativa de la partida Otras Cuentas por pagar comerciales en S/ 13,5 millones. En tanto, el pasivo no corriente se incrementó 4,3% pasando de S/ 80,3 millones en el 2020 a S/ 83,8 millones en el 2021, como resultado del aumento de la cuenta de Obligaciones financieras¹⁶ en S/ 3,5 millones.

72. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en el 2021 descendiendo a S/ 112,2 millones debido a que se en el periodo indicado se ha presentado un saldo negativo en la Reserva de Cobertura.

IX.2. Ratios Financieros

Ratios de Liquidez

73. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, en 2021, si bien los distintos indicadores se incrementaron reflejando una mejora en la liquidez de la empresa, 2 de ellos aun se encuentran por debajo de 1, revelando que la empresa no cuenta con los recursos suficientes para cubrir la totalidad de obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
74. En particular, el crecimiento del *Efectivo y equivalentes al efectivo* en 2021, permitieron un mayor nivel de los indicadores de Liquidez clásica¹⁷ y la Prueba ácida¹⁸, colocando al Concesionario en una mejor posición frente a sus acreedores.
75. El ratio de Liquidez absoluta¹⁹ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2021, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,06 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2020 que alcanzó los S/ 0,03; sin embargo, se evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo es ínfima y por ende no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 6%).

Cuadro N° 17: Ratios de Liquidez, 2021 – 2020

Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	1,06	0,97
Prueba ácida	0,93	0,83
Liquidez absoluta	0,06	0,03

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Ratios de Endeudamiento Financiero

76. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.

¹⁶ Arrendamientos financieros con vencimiento en 2023 y 2024

¹⁷ El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁸ El cálculo es: (Efectivo + Cuentas por cobrar + Otras cuentas) / Pasivo Corriente

¹⁹ El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente



77. Ahora bien, los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2021 reflejan una situación de mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar un aumento en los distintos indicadores, como se aprecia en el Cuadro N° 18.
78. El ratio Endeudamiento del Activo²⁰ que en 2021 alcanzó el valor de 58,9% indica que de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 58,9% se financia a través de terceros; mientras que en 2020 dicha dependencia fue de 58,2%. En 2020 y 2021, el ratio Calidad de la deuda²¹ decreció a 44,3% indicando un menor financiamiento a corto plazo con respecto al 2020.
79. Asimismo, el ratio Deuda - Patrimonio²² muestra para el ejercicio 2021 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 143,5 de deuda, lo cual denota cierto nivel de apalancamiento de la empresa; y, a su vez, denota un incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2020 (139,3%).
80. Finalmente, el Índice de solvencia²³ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, muestra que dicho indicador disminuyó, pasando de 1,72 a 1,70 veces. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2020 al 2021 disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

Cuadro N° 18: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2021 – 2020		
Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	143,5%	139,3%
Endeudamiento del Activo	58,9%	58,2%
Calidad de la Deuda	44,3%	48,7%
Índice de Solvencia	1,70	1,72

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Ratios de Rentabilidad

81. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto disminuyó considerablemente al pasar de 48,9% a 29,4% entre 2020 y 2021. De igual forma se observa una caída del Margen operativo al pasar de 42,1% a 17,6%.
82. A su vez, en 2021 el Margen EBITDA²⁴, que brinda una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, indica que la empresa redujo su capacidad de cobertura y generación de valor, al pasar de 51,2% a 15,3%. Comportamiento similar se obtuvo en el Margen neto, el cual acentuó las pérdidas registradas de -4,4% en 2020 a -15,0% en 2021.
83. Por otra parte, se observa una caída para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE²⁵, es decir los socios tuvieron mayores pérdidas sobre su capital invertido con respecto al 2020. Situación similar ocurre con el valor del ROA²⁶ (rendimiento sobre los activos), que fue de -2,9% (-0,7% en el 2020), así la empresa obtuvo S/ 2,9 de pérdida por cada S/ 100 de Activos en el 2021.

²⁰ El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total

²¹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²² El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio

²³ El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo

²⁴ Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total

²⁵ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁶ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



Cuadro N° 19: Ratios de Rentabilidad, 2021 – 2020

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	29,4%	48,9%
Margen Operativo	17,6%	42,1%
Margen EBITDA	38,9%	51,8%
Margen Neto	-15,0%	-4,4%
ROE	-7,1%	-1,7%
ROA	-2,9%	-0,7%

Fuente: Estados Financieros auditados 2021 - COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



X. CONCLUSIONES

84. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo vial: Desvío. Quilca – Desvío. Arequipa (repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia durante el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante 2021, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 2,79 millones de unidades vehiculares, cifra 32,3% mayor a los 2,11 millones de vehículos registrados el año anterior. Es preciso señalar que en el 2021 el tráfico de vehículos livianos representó el 61,2% (1708 miles de vehículos) del tráfico total y los vehículos pesados representaron el 38,8% (1081 miles de vehículos).
- (ii) En el año 2021, la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 35,7% (610 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 28,7% (491 mil unidades), Montalvo con el 17,9% (219 mil) y El Fiscal con el 15% (185 mil). En relación al total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 47,5% (513 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 21,2% (229 mil), El Fiscal con el 19,5% (211 mil) y Tomasiri con el 11,8% (128 mil).
- (iii) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables se contabilizó un total de 4,83 millones en el 2021, lo que representó un crecimiento de 20,2% en relación a lo registrado en el 2020. En el 2021, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (2,88 millones de ejes). Además, el tráfico de vehículos pesados circuló principalmente por la estación de Camaná, la que registró un flujo de 2,3 millones de ejes cobrables.
- (iv) En relación con el cobro de la tarifa, las mismas para vehículos livianos (por unidad) y pesados (por eje) se incrementaron en promedio 1,5% en relación a las tarifas del año anterior.
- (v) La inversión comprometida por el Concesionario involucra un monto total de USD 134,26 millones, lo cual incluye Obras de Puesta a Punto en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada y otras obras complementarias. En el 2021, Ositrán no reconoció inversiones del concesionario, siendo el acumulado al 2021 un total de USD 38,3 millones lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.
- (vi) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del Ositrán en el año 2021 alcanzó los S/ 490,7 miles, monto que, en comparación con los S/ 362,9 miles pagados al año anterior en 2020, representa un incremento de 35,2%.
- (vii) En 2021, el concesionario encargó la medición del Tiempo en Espera en Cola a la empresa TARYET S.L., mostrando los resultados que el Tiempo de Espera en Cola en las estaciones de peaje de la concesión se han ubicado en un nivel por debajo de lo establecido en el contrato de concesión.
- (viii) En el 2021, los usuarios de la Concesión presentaron 34 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior a los 39 recibidos en el año 2020 (-12,8%). Del total de reclamos presentados en 2021, el 64,7% fueron declarados infundados (22); mientras que (8) fueron declarados en proceso y solamente 1 reclamo fue resuelto como fundado.
- (ix) En línea con la expansión en el tráfico vehicular observado en el 2021, los ingresos por concepto de recaudación de peaje en las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron un incremento de 73,9% en relación con el 2020, alcanzando el monto de S/ 41,4 millones.
- (x) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por operación e ingresos por construcción se incrementaron 14,7% entre 2020 y 2021, al pasar



de S/ 43,0 millones a S/ 49,3 millones, mientras que los costos totales también se elevaron en 58,3%, al pasar de S/ 22 millones a S/ 34,8 millones. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 14,5 millones y una ganancia operativa de 8,7 millones, lo cual significó un decremento de 31% y 52,2% con relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se registraron pérdidas netas del orden de S/ 7,4 millones, debido al impacto negativo por los efectos del tipo de cambio.

- (i) Al cierre del año 2021 la empresa disminuyó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2020, pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un descenso de 5%, al registrar S/ 268,6 millones en 2020 y S/ 255,3 millones al finalizar 2021. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha mejorado conforme al incremento de los indicadores de liquidez del 2021 frente a los del 2020, sin embargo, la empresa no cuenta con todos los activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos disminuyeron respecto a su situación en el año 2020. En tanto, el margen bruto, operativo y EBITDA de la empresa cayeron significativamente, en tanto se acentuó las pérdidas netas de la empresa. Lo señalado determinó que se redujera la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2021.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 428,613 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none">▪ Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) (121,549 Km.)▪ Dv. Matarani – Dv. Moquegua (158,234 Km.)▪ Dv. Ilo- Tacna (113,310 Km.)▪ Tacna – La Concordia (35,520 Km.)	Apéndice 1 del Anexo 1 (p. 126)
2	Fecha de suscripción	30 de enero de 2013.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga o caducidad, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato de Concesión.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Adenda	Adenda 01: 09 de mayo de 2016	Adenda 1
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5. (p. 22)
6	Postores interesados	<ul style="list-style-type: none">▪ Concesión Servicios Viales del Sur.▪ Concesionaria La Concordia.▪ Consorcio Concesión Vial del Sur.	PROINVERSION
7	Descripción de Obras	<ol style="list-style-type: none">1. Óvalos e Intercambios:<ul style="list-style-type: none">- Ovalo Dv. Moquegua.- Ovalo Dv. Quilca.- Ovalo Dv. Matarani.- Intercambio Dv. Ilo.- Intercambio Locumba.2. Segunda Calzada Dv. Huambo – Dv. Arequipa.3. Segunda Calzada Tacna – La Concordia.4. Puesta a punto Tramo 1: Dv. Quilca – Dv. Arequipa.5. Puesta a punto Tramo 2: Dv. Matarani – Dv. Moquegua.6. Puesta a punto Tramo 3: Dv. Ilo – Tacna.7. Puesta a punto Tramo 4: Tacna – La Concordia.8. Intersección con otras vías (12)9. Varios: Puente Peatonal.	Anexo 7
8	Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.	Anexo 7
9	Capital mínimo	A la fecha de suscripción del Contrato el Concesionario deberá haber cumplido con acreditar un capital social mínimo de USD 1 000 000 el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado. Posteriormente, a la fecha de cierre financiero, deberá acreditar como mínimo un incremento del Capital del 15% del presupuesto aprobado en los EDI, para las Obras Obligatorias.	Cláusula 3.5.b (p. 27)
10	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de obras:<ul style="list-style-type: none">- Equivalente al 10% del presupuesto aprobado en los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para las Obras Obligatorias.▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:<ul style="list-style-type: none">- Desde la fecha de suscripción del contrato, la garantía será por un monto de USD 10 800 000, la cual permanecerá vigente hasta doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.2. (p. 67) Cláusula 11.3. (p. 67-68)
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 11.6. (p. 69)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas ▪ Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11. (p. 100) Cláusula 18.12. a) (p. 101) Cláusula 18.12. b) (p. 102) Cláusula 18.13. (p. 103)
13	Penalidades	Referidas a: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras. ▪ La Conservación de las Obras. ▪ Explotación de la Concesión. ▪ Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. ▪ Consideraciones Socio Ambientales. ▪ Fideicomiso de Recaudación. 	Anexo IX (p. 185-189)
14	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor o Caso Fortuito. 	Cláusulas 16.1. (p. 88)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico-financiero de éste, para lo cual se señala que el Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las partes. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico-financiero se dará exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que dichos cambios tengan exclusiva relación a aspectos económicos-financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y conservación vial. ▪ El Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: a) Los resultados antes de impuestos resultantes del ejercicio, y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la cláusula 10.9. del contrato: $PD = \frac{[\text{Monto obtenido en (a)} - \text{Monto obtenido en (b)}]}{[\text{Monto obtenido en (b)}]}$ <p>Donde PD: porcentaje de desequilibrio.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Si PD, en valor absoluto, supera el 10% se procederá a restablecerlo. Si (b>a) se otorgará una compensación al Concesionario equivalente a la diferencia del monto obtenido en b) menos el monto obtenido en a). Si el desequilibrio afecta al Concedente (b<a), el Concesionario otorgará una compensación equivalente a la diferencia del monto obtenido en a) menos el monto obtenido en b). 	Cláusula 10.7. (p. 64) Cláusula 10.8. (p. 64) Cláusula 10.9. (p. 65)
16	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ Sobre los bienes en Operación. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. 	Cláusula 12.3. (p. 73-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse, al día siguiente de la fecha de suscripción de la primera Acta de Entrega parcial de Bienes, referida a la entrega simultánea de las unidades de peaje existentes a favor del Concesionario.	Cláusula 8.10. (p. 55)
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I



Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.▪ A partir de la fecha de inicio de la explotación de la concesión y hasta antes que se produzca el incremento señalado en los párrafos siguientes, en las unidades de peaje existentes el concesionario deberá cobrar el peaje vigente para vehículos ligeros y para vehículos pesados, más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable. El resultado será redondeado a los cinco céntimos de Nuevo Sol hacia abajo.▪ A partir de la recepción de la totalidad de las Obras Obligatorias, habiendo dado cumplimiento a lo indicado en la Cláusula 8.12., y luego de cumplir con lo establecido en el Artículo N° 33 del RETA-OSITRAN, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje (excepto el peaje de Camaná que se reubicará), un peaje de USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento. En la unidad de peaje de Santa Rosa, deberá cobrar un peaje de Santa Rosa, un peaje de USD 1,70 y en la unidad de peaje reubicada en El Alto deberá cobrar USD 1,80; en ambos casos más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable, por sentido de desplazamiento.	Cláusula 9.4. (p. 58-59)
20	IMAG	<ul style="list-style-type: none">▪ Es la garantía que otorga el Concedente a efectos de asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.▪ Los montos del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG) para cada año de la concesión están estipulados en el Contrato de Concesión.	Cláusula 1.9.53. (p. 17) Cláusula 10.2. (p. 61-62)
21	Fideicomiso	<ul style="list-style-type: none">▪ El Fideicomiso tendrá una vigencia desde la Fecha de inicio de la Explotación de la Concesión hasta el momento en el que el Regulador verifique una inversión en obras de responsabilidad del Concesionario ascendente como mínimo a USD 11 millones, sin incluir IGV. Una vez verificada la inversión antes indicada, corresponderá la liberación de los recursos disponibles en el Fideicomiso de recaudación a favor del Concesionario y se procederá a extinguir la vigencia del mismo.▪ Durante la vigencia del Fideicomiso corresponderá al Concesionario sustentar ante el Regulador para su conformidad, la liberación de recursos correspondientes para efectos del funcionamiento general de la Concesión, tanto de los aspectos operativos como administrativos, atendiendo los siguientes lineamientos:<ul style="list-style-type: none">a) <u>Primer año de la concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 5 205 242 sin incluir el IGV; yb) <u>Segundo Año de la Concesión</u>: Hasta un máximo acumulado de USD 4 587 174 sin incluir IGV.c) <u>En el caso que al finalizar el Segundo Año de la Concesión el Concesionario no haya acreditado la inversión mínima</u> de USD 11 000 000, por causas no imputables a él, los montos máximos de liberación de recursos comprendidos en el segundo Año de la Concesión también se aplicarán en los siguientes años hasta la acreditación de la inversión mínima antes indicada.	Anexo XI (p. 191)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial: Dv. Quilca - La Concordia

Concesionario	Sociedad Concesionaria del Perú S.A. - COVINCA
Modalidad	Autosostenible
Periodo:	2013 - 2021

a. Tráfico										
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Número de Vehículos										
Ligero	Vehículo	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005
Pesado	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810	1 091 298	1 079 592	1 082 144	1 165 192	881 303	1 080 917
Número de Ejes cobrables										
Ligero	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 703 662	1 226 366	1 708 005
Pesado	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630	4 634 548	4 647 868	4 620 636	5 055 736	4 015 109	4 826 453
Número de Vehículos por unidad de peaje:										
Camaná		614 808	928 414	963 508	953 780	977 812	1 029 868	1 056 560	902 907	902 907
Ligero	Vehículo	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539
Pesado	Vehículo	333 000	581 570	585 186	505 994	481 638	497 174	518 220	408 513	513 009
El Fiscal		362 400	399 636	422 650	419 790	445 736	454 576	504 384	356 129	356 129
Ligero	Vehículo	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566	280 095
Pesado	Vehículo	183 498	211 696	206 478	196 848	205 134	194 590	222 396	171 563	211 068
Montalvo		360 340	446 156	507 202	480 146	534 780	516 844	555 550	401 200	401 200
Ligero	Vehículo	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499
Pesado	Vehículo	182 358	223 106	229 844	209 306	215 518	207 396	236 272	182 145	229 316
Tomasiri		580 120	625 476	672 558	687 760	714 982	743 900	752 360	447 433	447 433
Ligero	Vehículo	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872
Pesado	Vehículo	258 852	184 202	190 302	179 150	177 302	182 984	188 304	119 082	127 524



UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:										
Camaná		1 660 048	2 820 378	2 865 392	2 635 488	2 651 866	2 736 090	2 854 658	2 383 402	2 383 402
Ligero	Eje	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394	609 539
Pesado	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070	2 187 702	2 155 692	2 203 396	2 316 318	1 889 008	2 343 670
El Fiscal		990 028	1 132 214	1 098 784	1 088 194	1 138 166	1 108 136	1 274 358	992 398	992 398
Ligero	Eje	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566	280 095
Pesado	Eje	811 126	944 274	882 612	865 252	897 564	848 150	992 370	807 832	964 703
Montalvo		987 804	1 202 558	1 215 730	1 170 296	1 232 944	1 196 698	1 353 282	1 057 696	1 057 696
Ligero	Eje	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055	327 499
Pesado	Eje	809 822	979 508	938 372	899 456	913 682	887 250	1 034 004	838 641	1 018 449
Tomasiri		1 369 084	1 134 512	1 204 832	1 190 748	1 218 610	1 242 756	1 277 100	807 979	807 979
Ligero	Eje	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351	490 872
Pesado	Eje	1 047 816	693 238	722 576	682 138	680 930	681 840	713 044	479 628	499 631
b. Recaudación por cobro de peaje										
Total		19 764	24 823	25 278	24 186	24 874	25 076	26 924	23 816	41 403
Livianos	Miles Soles	4 255	5 306	5 992	6 417	7 052	7 359	7 539	6 079	10 751
Pesados	Miles Soles	15 504	19 510	19 280	17 762	17 814	17 710	19 377	17 728	30 651
Prepago										
Otros	Miles Soles	5	6	6	7	7	8	8	9	



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
María Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente
Juan Martín Balberena Cabrera – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante
Sadith Renojo Galvez – Practicante
