



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

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



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
– OSITRAN**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2019: Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa
(Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia**

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: julio de 2020

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
	II.1. Composición de la empresa	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de Influencia	10
	II.4. Infraestructura y equipos	11
	II.5. Hechos de importancia	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	13
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
	IV.1. Evolución del tráfico.....	14
	IV.2. Tráfico en ejes cobrables.....	16
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	18
	VI.1. Inversiones.....	18
	VI.2. Pagos al Estado.....	19
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	20
	VII.1. Niveles de servicio	20
	VII.2. Indicadores de tráfico.....	20
	VII.3. Reclamos	21
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	22
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	23
	IX.1. Estados Financieros	23
	IX.2. Indicadores Financieros.....	27
X.	CONCLUSIONES.....	30
	ANEXOS.....	32



CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales	7
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales	10
Cuadro N° 3: Tramos de la concesión	11
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2018 -2019	15
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2019	16
Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2019	17
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA	18
Cuadro N° 8: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2019	20
Cuadro N° 9: Ingresos por servicios 2019-2018	23
Cuadro N° 10: Costos de prestación de servicios 2018-2019	24
Cuadro N° 11: Costos de construcción 2018-2019	24
Cuadro N° 12: Gastos administrativos 2018-2019	25
Cuadro N° 13: Resultados integrales 2018-2019	25
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera 2018-2019	26
Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2018-2019	26
Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2018 – 2019	28
Cuadro N° 17: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,	28
Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2018 – 2019	29

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión.....	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de la concesión	14
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual, 2018 – 2019	15
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje,2019	16
Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas	19
Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2018 – 2019	19
Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2018 – 2019	21
Gráfico N° 8: Materia de reclamos 2018-2019	21
Gráfico N° 9: 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 2019, 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 2019 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 2,87 millones de unidades vehiculares, cifra 4,5% superior a los 2,75 millones de vehículos registrados el año anterior. Cabe indicar que en el 2019 el tráfico de vehículos pesados representó el 40,6% del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 59,4% restante.

Por su parte, las tarifas de peaje cobradas se mantienen en los mismos niveles desde el inicio de la concesión (marzo de 2013), pues a la fecha no han culminado la totalidad de las Obras Obligatorias, requisito necesario para el incremento de las tarifas.

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 2019, Ositrán reconoció un total de USD 1,61 millones en inversiones, lo cual sumado a las inversiones de años anteriores totalizaron una inversión acumulada de USD 34,8 millones lo que representa un avance de 25,9% 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 2019 alcanzó los S/ 225,8 miles, monto que representa un incremento de 5,7% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 213,5 miles).

En 2019 se registró en total 34 reclamos efectuados por los usuarios de la vía, cifra inferior a los 77 reclamos presentados el año anterior por los usuarios de la infraestructura vial concesionada.

En línea con el incremento en el tráfico vehicular, en el 2019 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 7,2% en relación con lo recaudado en el 2019, alcanzando el monto total de S/ 26,9 millones.

Los ingresos totales por concepto de ingresos por operación e ingresos por construcción se redujeron 26% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 92,9 millones a S/ 68,4 millones. De otro lado, en el 2019 los costos totales también se redujeron en similar magnitud, cayendo a S/ 59,9 millones desde los S/ 76,0 millones registrados en 2018.

Al cierre del año 2019, la empresa redujo sus activos, registrando una caída de 17% al pasar de S/ 317,6 millones en 2018 a S/ 264,9 millones al finalizar 2019. De otro lado, la posición de la empresa



frente a sus acreedores ha mejorado en lo respectivo a sus indicadores de liquidez respecto al 2018, desde que al cierre de 2019 contaba con activos corrientes necesarios para cubrir por encima del 80% 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 mejoras respecto a su situación en el año 2018. En relación a la rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos decrecieron significativamente y la utilidad neta del ejercicio pasó a ser prácticamente de cero.



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

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, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en representación del Estado Peruano y la empresa COVINCA.
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 2019 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 organización 100% colombiana de infraestructura vial. Ha construido y rehabilitado más de 3500 kilómetros de carreteras que comunican a toda Colombia, participa en proyectos de gran envergadura como túneles, viaductos, doble calzadas, pavimentación de pistas de aeropuertos y desarrollo urbanístico. Asimismo, participa en la construcción de proyectos de infraestructura y en concesiones viales en Colombia, así como en la concesión del tramo vial Dv. Quilca – La Concordia¹.

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

4. 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 2018	USD 33,20 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

5. 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 Pavimentos Colombia. Informe de Sostenibilidad. Disponible en: www.pavimentoscolombia.com/files/descargas/Informe%20Sostenibilidad%202017%20-%20Pavimentos%20Colombia%20SAS.pdf



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.

6. 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 propios².
7. 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

8. 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: Obras de puesta a punto (OPA) que consisten en el mantenimiento y rehabilitación de la calzada existente, y, (ii) Obras distintas de puesta a punto 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.
9. 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.
10. Se ha suspendido la ejecución de las Obras de Puesta a Punto por eventos ajenos al control del Concesionario desde el 07 de mayo de 2018, y el plazo de ejecución se han suspendido hasta la oportunidad en que se verifique el cumplimiento de alguna de las condiciones indicadas en el numeral 3.3 del Acta de Trato Directo del 22 de junio de 2018.
11. En relación a las obras distintas de puesta a punto (Obras Nuevas), el 3 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. Así también el 26 de abril de 2018 se entregaron las obras de la Segunda Calzada entre el km 930+000 y km 940+000
12. 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

13. 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:

² 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.

14. 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

15. 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.
16. 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

17. A la fecha solo se ha suscrito una adenda 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 2019
Principales temas:	(1) Se modificaron las condiciones para la extinción, terminación y liquidación del Fideicomiso de Recaudación. (2) Se estableció la realización de estudios para atender los deslizamientos en Subtramo 1 (Dv Quilca-Dv. Arequipa (Repartición)) en el distrito de San Juan de Sigvas, Arequipa. (3) El establecimiento de los plazos para la liberación de terrenos por parte del Concedente.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

II.3. Área de Influencia

18. 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. Por el Norte, llega hasta el cruce de la carretera Panamericana Sur con la carretera que se desvía hacia Quilca; por el Sur, hasta La Concordia, límite fronterizo con Chile; por el Este hasta los límites departamentales y por el Oeste hasta el Océano Pacífico.



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán 2016
 Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

II.4. Infraestructura y equipos

19. 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

20. 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.
21. 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.

II.5. Hechos de importancia

22. El 22 de junio de 2018, el Concedente y el Concesionario firmaron un Acta de Acuerdos de trato directo, mediante la cual, entre otros, acordaron reconocer que se han presentado una serie de eventos que afectan la ejecución del Contrato de Concesión. Asimismo, reconocieron que para el reinicio de las obras de puesta a punto, es indispensable que se produzca, de manera previa, la suscripción de la Adenda 2 al Contrato de Concesión que regule el Fideicomiso de Recaudación.
23. El 10 de julio de 2019, se firmó la Adenda 2 al contrato de Concesión, con el objetivo de resolver algunos hechos sobrevinientes que afectaban el cumplimiento de los derechos y obligaciones del Contrato de Concesión. Mediante el mencionado acuerdo, se modificaron las condiciones para la extinción, terminación y liquidación del Fideicomiso de Recaudación, se estableció la realización de estudios para atender los deslizamientos en Subtramo 1 (Dv Quilca-Dv. Arequipa (Repartición)) en el distrito de San Juan de Sigwas, Arequipa y así como el establecimiento de los plazos para la liberación de terrenos por parte del Concedente.



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

24. 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.
25. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las cuatro unidades de peaje 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)
26. 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.
27. Es requisito indispensable para la aplicación del régimen tarifario señalado, que todos los servicios obligatorios se encuentren en funcionamiento.
28. 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.
29. 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. 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.
30. 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

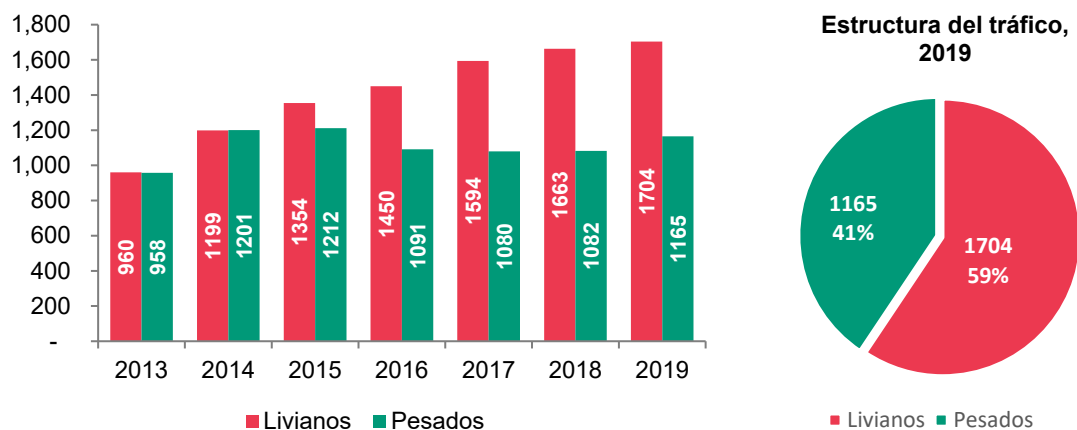
IV.1. Evolución del tráfico

31. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán³.

Tráfico en unidades vehiculares

32. Durante el año 2019 transitaron alrededor de 2,87 millones de unidades vehiculares⁴ por los tramos viales de la Concesión; cifra superior en 4,5% al número de vehículos registrados el año anterior (2,75 millones). Cabe indicar que en el 2019 el tráfico de vehículos pesados representó alrededor del 40,6% del tráfico total, mientras que el tráfico de vehículos livianos representó el 59,4% restante.
33. Tal como se aprecia en el siguiente cuadro, la cantidad de vehículos pesados en la vía se ha reducido desde el 2015, lo que le ha ido dando mayor participación al tráfico de vehículos livianos. Sin embargo, en el 2019 el tráfico de vehículos livianos se incrementó en 2,4% con relación al año anterior y el tráfico de vehículos pesados aumentó en 7,7% en relación con lo registrado en el 2018.

Gráfico N° 2: Evolución del tráfico de la concesión
(Miles de vehículos)



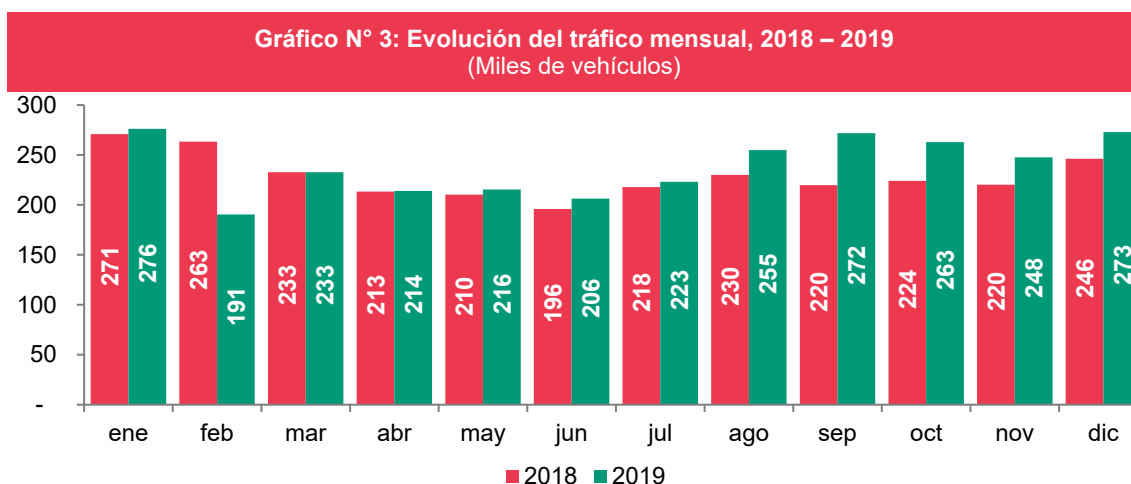
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

34. En relación con el tráfico vehicular mensual en el 2019, la mayor afluencia se registró en los meses de enero, septiembre y diciembre con 276, 272 y 273 miles de vehículos, respectivamente; meses que coinciden con los meses de descanso por vacaciones de verano, festividades de la región y fiestas navideñas.

³ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

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.



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

35. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2019 la unidad de peaje El Fiscal es la estación que ha registrado el mayor crecimiento absoluto y porcentual del flujo de vehículos en comparación con 2018 (+11%), tal incremento se ha registrado tanto en unidades livianas (+8,5%) como en vehículos pesados (+14,3%). Del mismo modo, las estaciones de peaje de Camaná, Montalvo y Tomasiri registraron incrementos en el flujo vehicular del 2019 en relación a lo registrado en 2018, así, dicho flujo vehicular se incrementó en 2,6%, 7,5% y 1,1%, respectivamente.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2018 -2019
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2018	2019	Flujo	var. %
Livianos	Camaná	533	538	6	1,1%
	El Fiscal	260	282	22	8,5%
	Montalvo	309	319	10	3,2%
	Tomasiri	561	564	3	0,6%
Pesados	Camaná	497	518	21	4,2%
	El Fiscal	195	222	28	14,3%
	Montalvo	207	236	29	13,9%
Total	Tomasiri	183	188	5	2,9%
	Camaná	1 030	1 057	27	2,6%
	El Fiscal	455	504	50	11,0%
	Montalvo	517	556	39	7,5%
	Tomasiri	744	752	8	1,1%

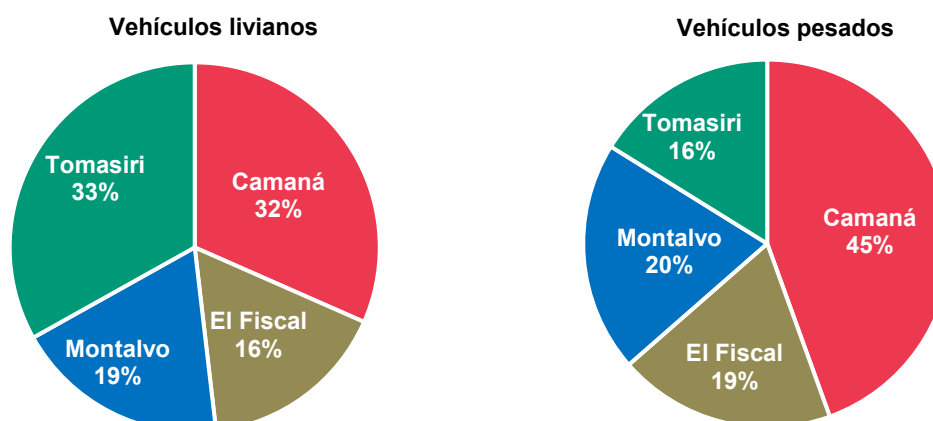
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

36. Es preciso acotar que en el 2019 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Tomasiri con el 33% (564 mil unidades) seguido por Camaná con el 32% (538 mil unidades), Montalvo con el 19% (319 mil) y El Fiscal con el 16% (282 mil).
37. Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2019, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 45% (518 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 20% (236 mil), El Fiscal con el 19% (222 mil) y Tomasiri con el 16% (188 mil).



Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2019
(Porcentaje)



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

IV.2. Tráfico en ejes cobrables

38. En relación al tráfico de vehículos pesados⁵, se contabilizó un total de 5,06 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2019, lo que representó un crecimiento de 9,4% en relación a lo registrado en el 2018 (4,62 millones de ejes cobrables).
39. 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 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 2,8 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 2 316 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 713 miles de ejes.

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2019
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares							
Camaná	96 930	96 844	32 670	55 730	231 088	4 956	518 218
El Fiscal	34 592	53 860	6 962	32 600	91 318	3 044	222 376
Montalvo	35 876	65 950	7 084	32 656	91 570	3 116	236 252
Tomasiri	44 300	69 278	11 966	8 338	53 962	460	188 304
Ejes cobrables							
Camaná	193 860	290 532	130 680	278 650	1 386 528	36 036	2 316 286
El Fiscal	69 184	161 580	27 848	163 000	547 908	22 502	992 022
Montalvo	71 752	197 850	28 336	163 280	549 420	23 018	1 033 656
Tomasiri	88 600	207 834	47 864	41 690	323 772	3 284	713 044

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

⁵ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



V. RÉGIMEN TARIFARIO

40. 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.
41. 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.
42. Al no haber alcanzado los hitos relativos a la inversión establecidos en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, las tarifas vigentes durante el año 2019 en las cuatro estaciones de peaje en funcionamiento (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) son las tarifas que estaban vigentes al inicio de la Concesión (marzo de 2013) y que se muestran en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 6: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2019
(En Soles)

Tipo de vehículo	Unidad de cobro	Base imponible	IGV	Tarifa vigente
Vehículos Ligeros	Por unidad	7,50	1,35	8,85
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	12,97	2,33	15,30
3 ejes	Por unidad	19,48	3,51	22,99
4 ejes	Por unidad	25,97	4,67	30,64
5 ejes	Por unidad	32,50	5,85	38,35
6 ejes	Por unidad	38,98	7,02	46,00
7 ejes	Por unidad	45,47	8,18	53,65
8 ejes	Por unidad	51,99	9,36	61,35
9 ejes	Por unidad	58,47	10,52	68,99
10 ejes	Por unidad	65,00	11,70	76,70
11 ejes	Por unidad	71,48	12,87	84,35
12 ejes	Por unidad	77,97	14,03	92,00
13 ejes	Por unidad	84,49	15,21	99,70
14 ejes	Por unidad	90,97	16,37	107,34
15 ejes	Por unidad	97,50	17,55	115,05
16 ejes	Por unidad	103,98	18,72	122,70
17 ejes	Por unidad	110,47	19,88	130,35
18 ejes	Por unidad	116,99	21,06	138,05

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

43. 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 ya existente y otras obras complementarias. Dichas inversiones involucran un monto total de USD 134,26 millones.
44. 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 (OPA) referidos a la intervención en los 428,61 km ya existentes y (ii) Obras distintas de puesta a punto (Obras Nuevas);. El detalle de cada tipo de obra por cada tramo de la Concesión se muestra en el siguiente cuadro:

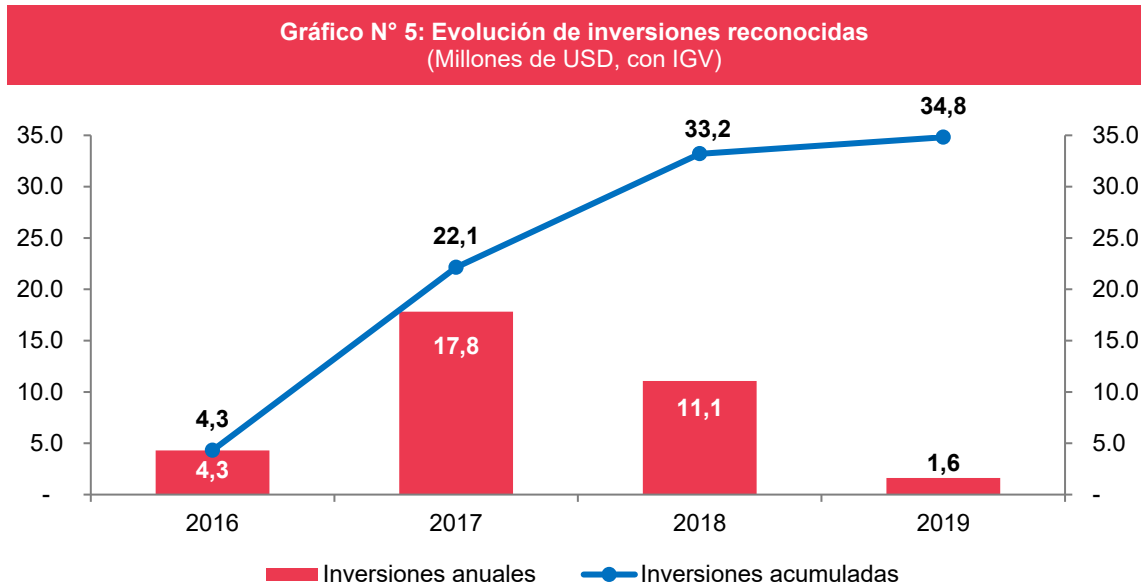
Cuadro N° 7: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA

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

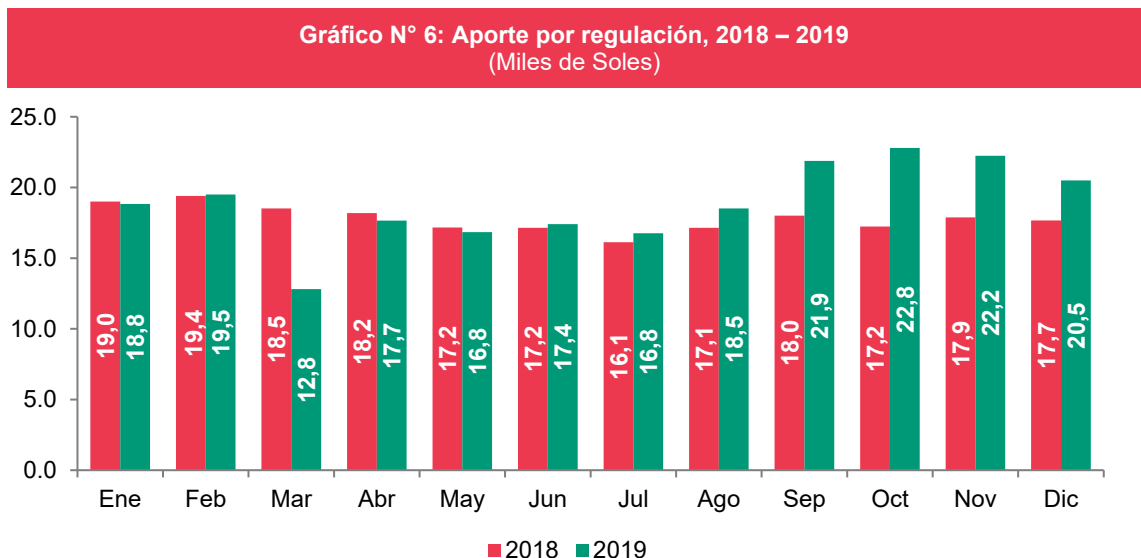
45. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debió haberse iniciado el 13 de agosto de 2014 y culminado en agosto de 2017, siendo que el inicio de las obras estaba supeditado, entre otras condiciones, a la entrega de las áreas de terreno necesarias 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.
46. 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 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. No obstante ello, a diciembre de 2017 el MTC no había culminado con la entrega del 100% de los necesarios para el inicio de obras.
47. El inicio de obras en los tramos que ya habían sido entregados fue materia de negociación en la primera adenda al Contrato de Concesión, suscrita el 09 de mayo de 2016. Como resultado de dicha adenda, se estableció un nuevo cronograma de entrega de terrenos, así como para el inicio de ejecución de las obras de puesta a punto y obras nuevas. Ello viabilizó el inicio de las obras de puesta a punto, el cual se produjo el 27 de mayo de 2016 (es decir, casi 21 meses después de lo previsto). De este modo a diciembre de 2019 el Ositrán reconoció un total de USD 1,61 millones en inversiones, siendo el acumulado al 2019 un total de USD 34,8 millones lo que representa un avance de 25,9% respecto del total de compromiso de inversión.



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

VI.2. Pagos al Estado

48. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación a OSITRAN, 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.
49. En el siguiente gráfico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2018 – 2019. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 225,8 miles, lo que representó un incremento de 5,7% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 213,5 miles).



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



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

50. 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”.

51. De este modo, conforme se indica en la sección V de este Informe, debido a retrasos en el cronograma de entrega de terrenos por parte del Concedente, el inicio de obras en esta Concesión recién se produjo en mayo de 2016 y al finalizar el 2019 la empresa no había culminado la ejecución de las obras obligatorias, motivo por el cual no se encuentra obligada al cumplimiento de los niveles de servicio y no se le efectuaron mediciones de los Niveles de Servicio Global.

52. Adicionalmente, el concesionario encargó la realización de medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC) al Centro de investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT), 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, 2019				
Peaje	Medida	N° Caseta	TEC (Segundos)	Umbral (Segundos)
Camaná	Segundos	1	47,36	180
	Segundos	2	104,55	180
	Segundos	3	115,58	180
Montalvo	Segundos	1	50,85	180
El Fiscal	Segundos	1	34,59	180
Tomasiri	Segundos	1	39,56	180

Fuente: Plan de Negocios de COVINCA 2020

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

VII.2. Indicadores de tráfico

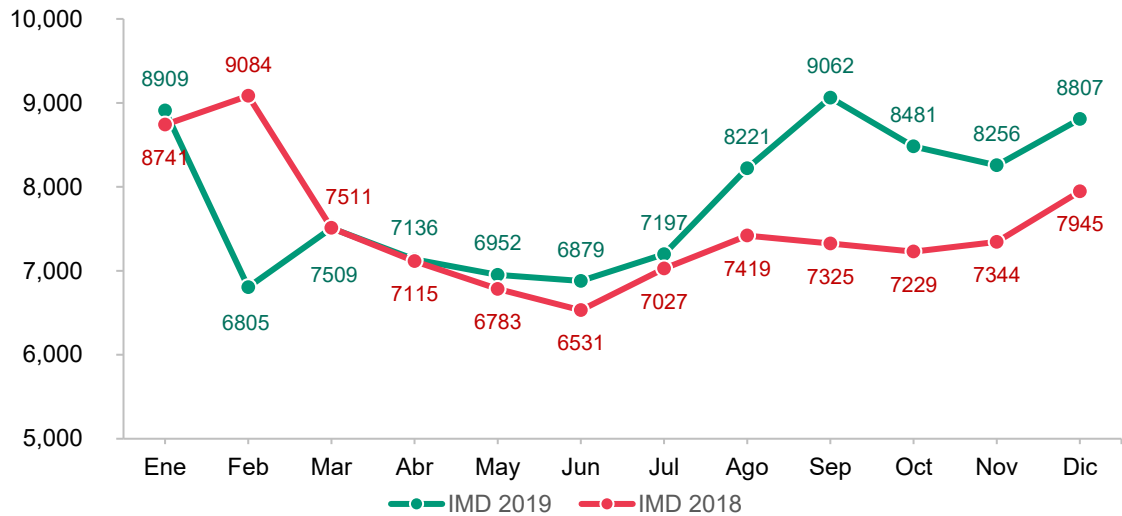
53. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD), se define como el número total de vehículos que transitan por una determinada sección durante un período determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho período⁶. Por tanto, el IMD estima el tránsito diario promedio que circula por la vía. Como se observa en el siguiente gráfico el IMD en el 2019 ha mantenido una tendencia similar al indicador de 2018 (a excepción de febrero), teniendo mayor IMD en los meses de enero, setiembre y diciembre. En promedio, durante 2019 el número de vehículos por día fue de 7 860, cifra mayor en 4,8% de lo registrado en el 2018 (7 501).

⁶ 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), 2018 – 2019
(Unidades vehiculares)

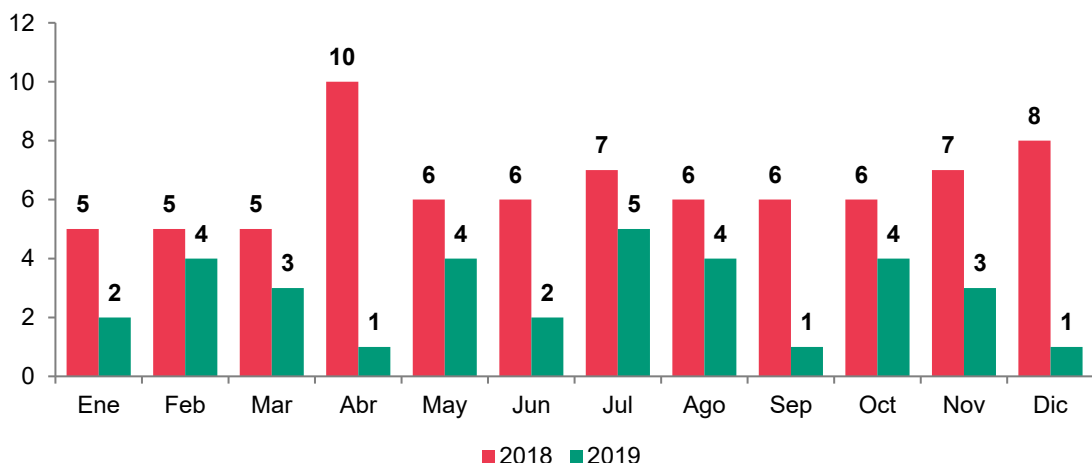


Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

VII.3. Reclamos

54. En el 2019, los usuarios de la Concesión presentaron 34 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior que los 47 recibidos el año 2018 (-27,7%). Del total de reclamos presentados en 2019, la mayor cantidad (23) fueron declarados infundados; mientras que 9 fueron declarados inadmisibles, 1 en proceso, y el último (1) restante como improcedente.
55. Cabe mencionar que en todos los meses del 2019 se presentaron menos reclamos respecto del 2018.

Gráfico N° 8: Reclamos 2018-2019



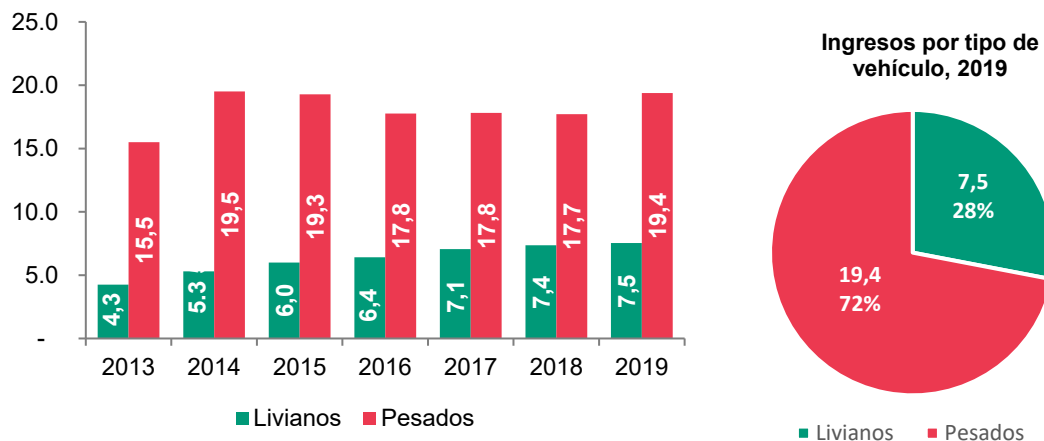
Fuente: COVINCA
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán



VIII. INDICADORES COMERCIALES

56. Durante 2019, 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/. 26,9 millones, monto 7,4% superior a la recaudación obtenida el año anterior (S/ 25,1 millones).
57. Como en años anteriores el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados, ingresos que representaron el 72% de la recaudación de 2019. Por otro lado, en 2019 el ingreso por concepto de peajes procedente del cobro a los vehículos pesados se elevó en 9,4% en relación con el año anterior, al pasar de S/ 17,71 a S/ 19,38 millones; mientras que, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros se incrementó 2,4% en comparación con el 2018, al pasar de S/ 7,4 millones a S/ 7,5 millones.
58. 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° 9: Recaudación de peaje por tipo de vehículo
(Millones de Soles)



Fuente: COVINCA

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

- Estado de Resultados Integrales

59. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a la recaudación de peajes producto de la explotación de la concesión, siendo el riesgo comercial de cargo de la empresa.

60. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 9: Ingresos por servicios 2019-2018
(En miles de soles)

Ingresos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Ingresos por operación	14,931	15,957	21.8%	17.2%	-6%
Ingresos por operación	15,205	16,231	22.2%	17.5%	-6%
Contribución para realizar operación	-274	-274	-0.4%	-0.3%	0%
Ingresos por construcción	53,513	77,012	78.2%	82.8%	-31%
Ingresos por construcción	52,212	74,667	76.3%	80.3%	-30%
Estimación de margen de construcción	1,301	2,345	1.9%	2.5%	-45%
Total Ingresos	68,444	92,969	-56.4%	182.8%	-26%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. En el 2019, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación, y ii) los servicios de construcción, alcanzaron los S/ 68,4 millones, un 26% menor que los S/ 92,9 millones registrados en el 2018. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación se redujeron frente a lo registrado en el 2018, específicamente en S/. 1,0 millones registrando S/ 14,9 millones en el 2019; mientras que los ingresos por construcción se redujeron en un 31%, esto es, en S/. 23,4 millones ascendiendo a S/ 53,5 millones en el 2019 (S/ 77,0 millones en el 2018).

62. En lo que respecta a los costos por prestación de servicios, éstos se redujeron en 21% pasando de S/ 76,0 millones en el 2018 a s/ 59,9 millones en el 2019. En relación a los costos por operación, estos se incrementó en 29% pasando de S/ 8,8 millones en el 2018 a S/ 11,4 millones en el 2019, constituyendo el 19,1% de los costos totales por prestación de servicios; por otro lado, los costos por construcción se redujeron en 28%, pasando de S/ 67,1 millones en el 2018 a S/ 48,5 millones en el 2019, constituyendo el 80,9% de los costos totales por prestación de servicios. Con relación a los costos por operación, el componente principal lo constituye los servicios prestados por terceros, rubro que se incrementó en 45%, es decir en S/ 2,8 millones, frente al monto de S/ 6,3 millones registrado en el 2018.



Cuadro N° 10: Costos de prestación de servicios 2018-2019
(En miles de soles)

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Costos por operación	11,424	8,855	19.1%	11.7%	29%
Servicios prestados por terceros	9,173	6,334	15.3%	8.3%	45%
Cargas de personal	2,251	2,521	3.8%	3.3%	-11%
Costos por construcción	48,542	67,145	80.9%	88.3%	-28%
Costos de construcción	48,542	66,768	80.9%	87.9%	-27%
Servicios prestados por terceros	-	377	0.0%	0.5%	-100%
Total costos	59,966	76,000	100.0%	100.0%	-21%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. En relación a los costos por construcción, la partida de mayor valor lo constituye el costo de variación de metrados de Puesta a Punto, que en el 2019 ascendió a S/ 30,5 millones, representando el 63,0% del total de costos de construcción, cifra que es menor en S/ 7,7 millones al monto registrado en el 2018 (S/ 38,2 millones). Por otro lado la partida que registró una significativa reducción está constituido por Costos de obras de puesta a punto que en el 2019 registró S/ 6,9 millones, una disminución de S/ 17,7 millones frente al monto registrado de S/ 24,7 millones en el 2018, ambas como resultado de la culminación de las Obras de Puesta a Punto en el 2019.

Cuadro N° 11: Costos de construcción 2018-2019
(En miles de soles)

Costos de construcción			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Costos de obras de puesta a punto	6,984	24,731	14.4%	37.0%	-72%
Costo de construcción	10,780	1,504	22.2%	2.3%	717%
Costo variación de metrados Puesta a Punto	30,559	38,289	63.0%	57.3%	80%
Costo Obras Distintas de Puesta a Punto	-	1,932	0.0%	2.9%	0%
Costo de activos reversibles	219	312	0.5%	0.5%	70%
Total costos de construcción	48,542	66,768	100.0%	100.0%	-27%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

64. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron un 19% con respecto al 2018, pasando de S/ 4,9 millones a S/ 5,8 millones, principalmente motivado por el incremento de la partida mantenimiento y gastos bancarios en 37%, esto es en S/ 0,5 millones; y el aumento en la partida asesoría administrativa en 20%, esto es en S/ 0,3 millones.



Cuadro N° 12: Gastos administrativos 2018-2019
(En miles de soles)

Gastos administrativos	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
Servicio de terceros	4,001	3,162	68.8%	64.5%	27%
Asesoría administrativa	2,049	1,713	35.2%	34.9%	20%
Mantenimiento y gastos bancarios	1,873	1,371	32.2%	28.0%	37%
Transporte de personal	69	72	1.2%	1.5%	-4%
Alquileres de oficina	10	6	0.2%	0.1%	67%
Cargas de personal	1,818	1,741	31.2%	35.5%	4%
Sueldos	925	957	15.9%	19.5%	-3%
Gratificaciones	358	236	6.2%	4.8%	52%
Otros beneficios de Iso empleados	272	273	4.7%	5.6%	0%
Vacaciones	92	103	1.6%	2.1%	-11%
Compensación por tiempo de servicios	96	97	1.6%	2.0%	-1%
Seguridad y provisión social	75	75	1.3%	1.5%	0%
Total	5,819	4,903	100.0%	100.0%	19%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. En lo que respecta a los Resultados integrales, durante el 2019, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de S/ 8,4 millones, lo que significó una reducción de 50,0% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 16,9 millones). Por otro lado, la ganancia de actividades de operación se redujo en 74,0% ascendiendo en el 2019 a S/ 3,4 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2019 se redujo en 99,8%, esto es registró S/ 3 mil frente a S/ 1,9 millones obtenido en el 2018. Ello se debió principalmente al efecto conjunto de, por un lado, la menor prestación de servicios, el incremento de los gastos administrativos y, por otro lado, los menores gastos financieros y un efecto positivo resultante de la gestión del tipo de cambio.

Cuadro N° 13: Resultados integrales 2018-2019
(En miles de soles)

	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
Ingresos	68,444	92,969	100%	100%	-26.4%
Costos	59,966	76,000	87.6%	81.7%	-21.1%
Ganancia bruta	8,478	16,969	12.4%	18.3%	-50.0%
Gastos administrativos	-5,819	-4,903	-8.5%	-5.3%	18.7%
Otros ingresos	811	1,269	1.2%	1.4%	-36.1%
Resultado de actividades de operación	3,470	13,335	5.1%	14.3%	-74.0%
Ingresos financieros	496	531	0.7%	0.6%	-6.6%
Gastos financieros	-5,368	-7,602	-7.8%	-8.2%	-29.4%
Diferencia en cambio, neta	1,406	-3,486	2.1%	-3.7%	-140.3%
Ganancia antes de impuestos	4	2,778	0.0%	3.0%	-99.9%
Impuesto a la renta	-1	-820	0.0%	-0.9%	-99.9%
Total resultados integrales del periodo	3	1,958	0.0%	2.1%	-99.8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



- **Estado de Situación Financiera**

66. 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 2018 y 2019.

Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera 2018-2019
(En miles soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVOS CORRIENTES	76,937	103,143	PASIVO CORRIENTE	82,370	169,942
Efectivo y equivalente de efectivo	2,224	675	Cuentas por pagar comerciales	16,941	23,361
Activos financieros	3,926	1,248	Otras cuentas por pagar	61,719	722
Cuentas por cobrar COMERCIALES	34,867	23,034	Obligaciones financieras	328	83,243
Otras cuentas por cobrar	28,513	30,627	Anticipos recibidos de cliente	3,382	62,616
Fondos sujetos a restricción	7,407	47,559			
			PASIVO NO CORRIENTE	68,385	33,538
			Otras cuentas por pagar	0	32,727
			Obligaciones financieras	68,385	811
ACTIVOS NO CORRIENTES	187,966	214,482	TOTAL PASIVO	150,755	203,480
Activos por impuesto a la ganancia diferido	337	338			
Activos intangibles	186,371	212,289	PATRIMONIO	114,148	114,145
Propiedad mobiliario y equipo	1,258	1,855	Capital en acciones	111,000	111,000
			Resultados acumulados	3,148	3,145
TOTAL ACTIVOS	264,903	317,625	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	264,903	317,625

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2018-2019
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
	2019	2018			2019	2018		2019/2018
ACTIVOS CORRIENTES	29.0%	32.5%	-25%	PASIVO CORRIENTE	31.1%	53.5%	-52%	
Efectivo y equivalente de efectivo	0.8%	0.2%	229%	Cuentas por pagar comerciales	6.4%	7.4%	-27%	
Activos financieros	1.5%	0.4%	215%	Otras cuentas por pagar	23.3%	0.2%	8448%	
Cuentas por cobrar COMERCIALES	13.2%	7.3%	51%	Obligaciones financieras	0.1%	26.2%	-100%	
Otras cuentas por cobrar	10.8%	9.6%	-7%	Anticipos recibidos de cliente	1.3%	19.7%	-95%	
Fondos sujetos a restricción	2.8%	15.0%	-84%					
				PASIVO NO CORRIENTE	25.8%	10.6%	104%	
				Otras cuentas por pagar	0.0%	10.3%	-100%	
				Obligaciones financieras	25.8%	0.3%	8332%	
ACTIVOS NO CORRIENTES	71.0%	67.5%	-12%	TOTAL PASIVO	56.9%	64.1%	-26%	
Activos por impuesto ganancia diferido	0.1%	0.1%	0%					
Activos intangibles	70.4%	66.8%	-12%	PATRIMONIO	43.1%	35.9%	0%	
Propiedad mobiliario y equipo	0.5%	0.6%	-32%	Capital en acciones	41.9%	34.9%	0%	
				Resultados acumulados	1.2%	1.0%	0%	
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	-17%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	-17%	

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



67. Al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 17% respecto al 2018, pasando de S/ 317,6 millones a S/ 264,9 millones.
68. Por el lado del activo, el activo corriente registró una significativa variación entre el 2018 y 2019, reduciéndose 25% pasando de S/ 103,1 millones a S/ 76,9 millones; mientras que los activos no corrientes se redujeron 12% pasando de S/ 214,4 millones a S/ 187,9 millones en el mencionado periodo. Así, el activo corriente pasó de representar el 32,5% de los activos totales en el año 2018 al 29,0% en el año 2019 principalmente a partir de la reducción en S/ 40,1 millones en el rubro *fondos sujetos a restricción*⁷. Por el lado de los activos no corrientes, se produjo una reducción del 12%, esto es de S/ 26,5 millones frente a la cifra consignada de S/ 214,4 millones registrada en el 2018, explicada principalmente por la reducción de S/ 25,9 millones en el rubro *Activos intangibles*⁸ frente al monto consignado de S/ 212,2 millones en el 2018.
69. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en un 26%, mientras que el patrimonio neto se mantuvo prácticamente igual, ascendiendo en el ejercicio 2019 a S/ 150,7 millones y S/ 114,1 millones y representando el 56,9% y 43,1% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. En relación con el pasivo corriente, este se redujo en 52%, pasando de S/ 169,9 millones en el 2018, a S/ 82,3 millones en el 2019; principalmente como resultado conjunto principalmente de la reducción de las partidas *Obligaciones financieras* (en S/ 82,9 millones) y *Anticipos recibidos de cliente* (en S/ 59,2 millones), y el aumento de la partida *Otras cuentas por pagar* (en S/ 60,9 millones). En lo que respecta al pasivo no corriente, este tuvo un incremento del 104% pasando de S/ 33,5 millones en el 2018, a S/ 68,3 millones en el 2019 como resultado conjunto de la disminución de *Otras cuentas por pagar*⁹ (en S/ 32,7 millones) y el aumento de *Obligaciones financieras*¹⁰ (en S/ 67,5 millones).
70. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este prácticamente se mantuvo en el 2019, ascendiendo a S/ 114,1 millones debido a que la única variación que se produjo fue incrementar los resultados acumulados en S/ 3 mil, correspondiente al resultado final del ejercicio 2019.

IX.2. Indicadores Financieros

• *Ratios de Liquidez*

71. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene una política de no tener la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que la mayoría de los ratios no están por encima de 1.
72. En particular, la reducción del activo corriente en un 25% frente a la reducción en el pasivo corriente en un 52%, han determinado que el ratio liquidez clásica¹¹ se incremente de 0,61 a 0,93 entre el 2018 y 2019; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida¹², que se

⁷ Esta partida está conformada por i) Cuenta en fideicomiso; ii) Cuenta detracciones; y iii) Cuenta en garantía en dos entidades bancarias como garantía de fiel cumplimiento de las obras de puesta a punto y obras distintas de puesta a punto. La Cuenta en fideicomiso ascendió a S/ 40,0 millones al 31 de diciembre de 2018, habiéndose aperturado el 2 de marzo de 2013 con el objetivo de recibir el efectivo proveniente de la recaudación de peaje y siendo administrado de conformidad a lo dispuesto en el contrato de fideicomiso y el contrato de concesión. Producto de la firma de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, el Fideicomiso de Recaudación se extingue y se aplica reduciendo el Activo Intangible.

⁸ Respecto a esta cuenta, al 31 de diciembre de 2018, ascendía a S/ 212,2 millones. Durante el periodo 2019 se produjeron adiciones correspondientes principalmente a la ejecución de Obras de Puesta a Punto y Obras distintas a Puesta a Punto por S/ 42,7 millones; mientras que hubo transferencias del orden de S/ 68,3 millones resultante principalmente de la extinción del fideicomiso de recaudación por S/ 46,4 millones y la reducción de ingresos diferidos por S/ 21,5 millones y ajustes de gastos de supervisión por S/ 0,3 millones (Nota 11 del Dictamen de los Auditores).

⁹ Al 31 de diciembre de 2018 la principal partida en términos de magnitud estuvo constituido por un préstamo otorgado por PAVICOS S.A.S por S/ 32,7 millones. En el 2019 se efectuaron 3 desembolsos adicionales por parte de PAVICOS S.A.S por un monto de S/ 28,0 millones, firmándose adendas que modificaron el cronograma de pagos del contrato de préstamo.

¹⁰ Al 31 de diciembre de 2018, las dos principales partidas que lo conformaban estaban constituidas por i) un préstamo de USD 20 millones con el Banco GNB (S/ 68,0 millones) y el saldo por S/ 13,5 millones de un préstamo de USD 20 millones con el Banco Davivienda arribado en el año 2013. En el año 2019, se refinanció el préstamo de S/ 20 millones con el GNB ampliándose el plazo de la misma (vencimiento abril de 2029) y a una tasa de 5,5% + libor a 180 días con frecuencia semestral; mientras que por otro lado, se canceló el saldo del préstamo que se tenía con el Banco Davivienda.

¹¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹² El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente



incrementó de 0,32 a 0,80, considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y equivalente de efectivo y cuentas por cobrar, y respecto a los cuales al 31 de diciembre de 2019 el efecto conjunto neto en las cuentas ha determinado un incremento frente a lo registrado en el 2018, mientras que el pasivo corriente, como ya se señaló, disminuyó.

Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Liquidez general	0.93	0.61
Prueba Acida	0.80	0.32
Liquidez absoluta	0.03	0.00

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

73. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹³, o también llamado ratio de prueba defensiva, en similar comportamiento que los ratios anteriores, este indicador se incrementa, pasando de 0,00 a 0,03 entre el 2018 y 2019. Esto 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 3%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

74. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2019 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro N° 17: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Deuda/Patrimonio	132.1%	178.3%
Endeudamiento del Activo	56.9%	64.1%
Calidad de la Deuda	54.6%	83.5%
Índice de Solvencia	1.76	1.56

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

75. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁴, muestra que, para el ejercicio 2019, por cada S/ 132,1 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un menor nivel de apalancamiento de la empresa frente al correspondiente al año 2018 (178,3%), producto de la reducción del pasivo y la invariabilidad del patrimonio.
76. El ratio endeudamiento del activo¹⁵ en el ejercicio 2019 indica que, de todo el activo total, un 56,9% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 64,1% que tuvo en el 2018, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un aumento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
77. El ratio de calidad de la deuda¹⁶ muestra que, en el 2019, el 54,6% del pasivo total corresponde a pasivo corriente, mientras que el 2018 este ratio ascendió a 83,5%, lo que indica que se han incrementado las obligaciones de largo plazo.
78. Finalmente, el índice de solvencia¹⁷ para el ejercicio 2019, muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,76 de activo total, mientras que en el 2018, por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,56 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se denota que del 2018 al 2019 se aumentó el nivel de solvencia de la empresa.

¹³ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



- **Ratios de Rentabilidad**

79. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	12.4%	18.3%
Margen Operativo	5.1%	14.3%
Margen EBITDA	6.5%	15.3%
Margen Neto	0.0%	2.1%
ROE	0.0%	1.7%
ROA	0.0%	0.6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto¹⁸ disminuyó, al pasar de 18,3% a 12,4% entre los años 2018 y 2019, respectivamente. Respecto al margen operativo¹⁹ y el Margen EBITDA²⁰ estos también han decrecido, pasando de 14,3% y 15,3% en el 2018, a 5,1% y 6,5% en el 2019, respectivamente, lo que indica que la empresa disminuyó generación de valor en la gestión operativa. De otro lado, el margen neto²¹ se contrajo de 2,1% en el 2018 a 0% en el 2019, indicando que, en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo un monto neto de S/ 0, ello como correlato de la disminución de los resultados operativos, y el efecto conjunto generado por los gastos financieros y la diferencia de cambio, que determinaron una ganancia antes de impuesto de 4 mil.
81. El ROE²² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 disminuye respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene un valor cercano a S/ 0 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2018 se obtuvo S/ 1,7 de utilidad neta. Su disminución se debe al valor de S/ 3 mil obtenido como resultado integral del período en el 2019 (S/. 1,95 miles en 2018) y a la poca variación en el patrimonio entre el 2018 y 2019 (S/. 114,1 millones en ambos años).
82. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA²³ el cual ascendió a 0% (0,6 % en el 2018), así la empresa no generó ganancia alguna en el 2019 sobre el capital invertido.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²² Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²³ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



X. CONCLUSIONES

83. 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 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante 2019, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 2,87 millones de unidades vehiculares, cifra 4,5% mayor a los 2,75 millones de vehículos registrados el año anterior. Es preciso señalar que en el 2019 el tráfico de vehículos livianos representó el 59,4% (1 704 miles de vehículos) del tráfico total y los vehículos pesados representaron el 40,6% (1 165 miles de vehículos).
- (ii) En el año 2019 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Tomasiri con el 33% (564 mil unidades) seguido por Camaná con el 32% (538 mil unidades), Montalvo con el 19% (319 mil) y El Fiscal con el 16% (282 mil). En relación al total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 45% (518 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 20% (236 mil), El Fiscal con el 19% (222 mil) y Tomasiri con el 16% (188 mil).
- (iii) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables se contabilizó un total de 5,06 millones en el 2019, lo que representó un crecimiento de 9,4% en relación a lo registrado en el 2018. En el 2019, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (2,8 millones de ejes). Además, el tráfico de vehículos pesados circulo 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, dado que la inversión no ha alcanzado los hitos establecidos en el contrato de concesión, durante el 2019, las tarifas cobradas en todas las estaciones de peaje son las vigentes desde el inicio de la concesión (marzo 2013).
- (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 2019, Ositrán reconoció un total de USD 1,61 millones en inversiones, siendo el acumulado al 2019 un total de USD 34,8 millones lo que representa un avance de 25,9% respecto del total de compromiso de inversión.
- (vi) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del Ositrán en el año 2019 alcanzó los S/ 225,8 miles, monto que, en comparación con los S/ 213,5 miles pagados al año anterior en 2017, representa un incremento de 5,7%.
- (vii) Dado que aún no se ha cumplido con la ejecución de obras, no se han efectuado las mediciones de los Niveles Globales de Servicio. Sin perjuicio de ello, en 2018 el concesionario encargó la medición del Tiempo en Espera en Cola al Centro de investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT) cuyos resultados evidencian que el Tiempo de Espera en Cola que se registra en las estaciones de peaje de la concesión se ha ubicado en un nivel por debajo de lo establecido en el contrato de concesión.
- (viii) En el 2019, los usuarios de la Concesión presentaron 34 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra inferior a los 77 recibidos en el año 2018 (-55,8%). Del total de reclamos presentados en 2019, la mayor cantidad (23) fueron declarados infundados; mientras que 9 fueron declarados inadmisibles, 1 en proceso, y el último (1) restante como improcedente.
- (ix) En línea con el incremento en el tráfico vehicular observado en el 2019, 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 7,2% en relación con el 2018, alcanzando el monto de S/ 26,9 millones.



- (x) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por operación e ingresos por construcción se redujeron 26% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 92,9 millones a S/ 68,4 millones, mientras que los costos totales también se redujeron en similar magnitud, así en el 2019 ascendió a S/ 59,9 millones mientras que en el 2018 fue de S/ 76,0 millones.
- (xi) Al cierre del año 2019 la empresa redujo sus valores contables frente al registrado al cierre de 2018, así pues sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una reducción de 17%, al registrar S/ 317,6 millones en 2018 y S/ 264,9 millones al finalizar 2019. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha mejorado conforme al incremento de los indicadores de liquidez del 2019 frente a los del 2018, revelando que al final del ejercicio del 2019, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir por encima del 80% 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 se incrementaron respecto a su situación en el año 2018. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos decrecieron significativamente y la utilidad neta del ejercicio pasó a ser prácticamente de cero; con lo cual se ha perdido eficacia final y no se ha generado valor de la empresa en el ejercicio 2019 en términos de ROE y ROA.



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
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.
4	Adenda	Adenda 01: 09 de mayo de 2016	Adenda 1
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5.
6	Postores interesados	<ul style="list-style-type: none"> Concesión Servicios Viales del Sur. Concesionaria La Concordia. Consortio Concesión Vial del Sur. 	PROINVERSION
7	Descripción de Obras	<ol style="list-style-type: none"> Óvalos e Intercambios: <ul style="list-style-type: none"> Ovalo Dv. Moquegua. Ovalo Dv. Quilca. Ovalo Dv. Matarani. Intercambio Dv. Ilo. Intercambio Locumba. Segunda Calzada Dv. Huambo – Dv. Arequipa. Segunda Calzada Tacna – La Concordia. Puesta a punto Tramo 1: Dv. Quilca – Dv. Arequipa. Puesta a punto Tramo 2: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. Puesta a punto Tramo 3: Dv. Ilo – Tacna. Puesta a punto Tramo 4: Tacna – La Concordia. Intersección con otras vías (12) 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
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. Cláusula 11.3
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



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 Cláusula 18.12. a) Cláusula 18.12. b) Cláusula 18.13
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
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
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 Cláusula 10.8 Cláusula 10.9
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
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
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I



N°	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.
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 Cláusula 10.2
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



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 - 2019

a. Tráfico								
UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Número de Vehículos								
Ligero	Vehículo	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 663 044
Pesado	Vehículo	957 708	1 200 574	1 211 810	1 091 298	1 079 592	1 082 144	1 082 144
Número de Ejes cobrables								
Ligero	Eje	959 960	1 199 108	1 354 108	1 450 178	1 593 718	1 663 044	1 663 044
Pesado	Eje	4 047 004	5 090 554	5 030 630	4 634 548	4 647 868	4 620 636	4 620 636
Número de Vehículos por unidad de peaje:								
Camaná		614 808	928 414	963 508	953 780	977 812	1 029 868	1 029 868
Ligero	Vehículo	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	532 694
Pesado	Vehículo	333 000	581 570	585 186	505 994	481 638	497 174	497 174
El Fiscal		362 400	399 636	422 650	419 790	445 736	454 576	454 576
Ligero	Vehículo	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	259 986
Pesado	Vehículo	183 498	211 696	206 478	196 848	205 134	194 590	194 590
Montalvo		360 340	446 156	507 202	480 146	534 780	516 844	516 844
Ligero	Vehículo	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	309 448
Pesado	Vehículo	182 358	223 106	229 844	209 306	215 518	207 396	207 396
Tomasiri		580 120	625 476	672 558	687 760	714 982	743 900	743 900
Ligero	Vehículo	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	560 916
Pesado	Vehículo	258 852	184 202	190 302	179 150	177 302	182 984	182 984
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	2 736 090
Ligero	Eje	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	532 694
Pesado	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070	2 187 702	2 155 692	2 203 396	2 203 396
El Fiscal		990 028	1 132 214	1 098 784	1 088 194	1 138 166	1 108 136	1 108 136
Ligero	Eje	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	259 986
Pesado	Eje	811 126	944 274	882 612	865 252	897 564	848 150	848 150
Montalvo		987 804	1 202 558	1 215 730	1 170 296	1 232 944	1 196 698	1 196 698
Ligero	Eje	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	309 448
Pesado	Eje	809 822	979 508	938 372	899 456	913 682	887 250	887 250
Tomasiri		1 369 084	1 134 512	1 204 832	1 190 748	1 218 610	1 242 756	1 242 756
Ligero	Eje	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	560 916
Pesado	Eje	1 047 816	693 238	722 576	682 138	680 930	681 840	681 840
b. Recaudación por cobro de peaje								
Total		19 764	24 823	25 278	24 186	24 874	25 076	25 076
Livianos	Miles Soles	4 255	5 306	5 992	6 417	7 052	7 359	7 359
Pesados	Miles Soles	15 504	19 510	19 280	17 762	17 814	17 710	17 710
Prepago								
Otros	Miles Soles	5	6	6	7	7	8	8



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante