

INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro azul – Ica

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 de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana –
Cerro azul – Ica**

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

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
II.1. Composición del Concesionario.....	7
II.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	7
II.3. Área de Influencia.....	11
II.4. Infraestructura y equipos	11
II.5. Hechos de importancia.....	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	13
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	14
IV.1. Tráfico vehicular	14
IV.2. Servicios complementarios	17
IV. RÉGIMEN TARIFARIO	21
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	22
VI.1. Inversiones	22
VI.2. Pagos al Estado	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	25
VII.1. Niveles de servicio.....	25
VII.2. Indicadores de tráfico	25
VII.3. Accidentes	26
VII.4. Reclamos.....	28
VII. INDICADORES COMERCIALES	30
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO.....	31
IX.1. Estado Financieros.....	31
IX.2. Indicadores Financieros	35
IX. CONCLUSIONES.....	38
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	40
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	43



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica.....	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011-2019.....	14
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2019	15
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2018-2019.....	15
Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2019	16
Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2019.....	17
Gráfico N° 7: Llamadas a la central de emergencia.....	18
Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2018 - 2019	18
Gráfico N° 9: Asistencias médicas	19
Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas	20
Gráfico N° 11: Evolución de Inversiones reconocidas	22
Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2018 - 2019	23
Gráfico N° 13: Intensidad Media Diaria (IMD), 2018 - 2019.....	26
Gráfico N° 14: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2019	27
Gráfico N° 15: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2019.....	27
Gráfico N° 16: Indicadores de accidentes, 2016 - 2019.....	28
Gráfico N° 17: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos	29
Gráfico N° 18: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2019	30
Gráfico N° 19: Recaudación por tipo de pago, 2013-2019	30

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión	7
Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial	7
Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales	8
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2018-2019.....	16
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2019	17
Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2019.....	19
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2019.....	21
Cuadro N° 8: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2019	28
Cuadro N° 9: Evolución de los reclamos resueltos	29
Cuadro N° 10: Ingresos por servicios 2019-2018	31
Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2018-2019	32
Cuadro N° 12: Gastos de administración 2018-2019.....	32
Cuadro N° 13: Resultados integrales 2018-2019.....	33
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera 2018-2019	34
Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2018-2019	34
Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2018 – 2019.....	36
Cuadro N° 17: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,	36
Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2018 – 2019	37



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6), para el año 2019. El informe describe, entre otros aspectos, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, ingresos, desempeño operativo, entre otros.

La Concesión de la Red Vial N° 6 fue otorgada a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ) en septiembre de 2005, por un período de 30 años, luego de haberse adjudicado la Buena Pro del Concurso el 20 de julio del mismo año al Consorcio Binacional Andino. Durante el plazo de vigencia de la Concesión se han firmado en total 9 Adendas al Contrato de Concesión¹.

Además del uso y acceso a la vía, los servicios que a la fecha se prestan en esta concesión son: auxilio médico y mecánico, central de emergencia, servicios higiénicos, policía nacional y comunicación en tiempo real. Además, COVIPERÚ presta los siguientes servicios opcionales: seguro de accidentes, internet en el peaje de Chilca, servicio de información al usuario, TELEPASS y vales prepago.

En 2019, el tráfico de vehículos ascendió a 14,46 millones unidades vehiculares, lo que significó un crecimiento de 4,8% con respecto a 2018. Por la estación de Chilca transitó la mayor cantidad de vehículos, concentrando el 50,6% del flujo de vehículos registrados en dicho año; mientras que, por las estaciones de peaje de Jahuay e Ica, transitaron el 27,3% y 21,1% restante, respectivamente. Adicionalmente, en cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6 en 2019, el 59,7% correspondió a vehículos livianos y el 40,3% a vehículos pesados.

Considerando como unidad de medida, los ejes cobrables, el tráfico de vehicular de 2018, alcanzó los 31,87 millones, 5,2% ejes cobrables más que el año anterior. En el tráfico pesado, aproximadamente la mitad de los ejes cobrables de 2019 (52,8%) correspondieron a vehículos de 6 ejes (12,3 millones de ejes cobrables).

Conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, en 2019 se fijó la tarifa en S/ 14,60 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para los vehículos pesados, lo que representa un aumento en 4,3 respecto de la tarifa en el 2018 (S/ 14,00).

Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 293,9 millones (incluido IGV), de los cuales OSITRAN ha reconocido un avance acumulado a diciembre de 2019 de USD 195,9 millones, monto que representa un avance de 75,7% de la ejecución de sus inversiones. En el 2019, el Regulador ha reconocido inversiones por un monto de USD 297,7 miles.

En 2019, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de *Aporte por Regulación* y por *Retribución al Estado*. El primero de ellos ascendió a S/ 2,7 millones, monto superior en 9,1% al registrado en el año 2018 (S/ 2,5 millones); mientras que, el segundo fue estimado en S/ 36,2 millones.

Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento con 98%, también se obtuvo una medición del Indicador de rugosidad (IRI) de 1,26, cifra inferior al máximo nivel aceptable.

De acuerdo a lo reportado por COVIPERÚ, en 2019 se registraron 593 accidentes, cifra 1,8% inferior a la registrada en 2018 (604 accidentes). Tales eventos ocurridos en 2019, tuvieron como consecuencia 479 personas heridas y 55 personas fallecidas. Por otra parte, en 2019 el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo respecto al año anterior, al pasar de 4,38 a 4,1.

Por otro lado, en el 2019 se presentaron un total de 52 reclamos ante COVIPERÚ, cifra 25,7% menor que los presentados en el 2018. De total de reclamos presentados, 35 fueron declarados infundados, 9 inadmisibles, 6 improcedentes y 2 se encuentran por resolverse.

¹ La novena adenda al Contrato de Concesión se firmó el 1 de diciembre del 2016.



En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes en las estaciones de peaje, en 2019 se recaudó en total S/ 231,2 millones, lo que significó un incremento de 9,0% con respecto al año 2018. Cabe indicar que de los S/ 231,2 millones recaudados, S/ 40,1 millones de ellos fueron obtenidos por la modalidad de pago de vales prepago y TELEPASS (telepeaje).

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por peajes y construcción aumentaron 35,7% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 213,2 millones a S/ 289,3 millones; mientras que los costos totales aumentaron en mayor proporción, siendo de S/ 227,5 millones en el 2019 frente S/ 128,8 millones en el 2018, lo que determinó un aumento en costos totales de 76,5%.

Al cierre del año 2019 la empresa disminuyó sus valores contables en relación a total de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2018, al registrar S/ 880,6 millones en 2018 y S/ 822,1 millones al finalizar 2019.

De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes alrededor de dos terceras partes del total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2019. Entre tanto, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros presentaron un ligero incremento respecto del 2018.

Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto y los márgenes operativos disminuyeron, y el margen neto mejoró ligeramente obteniendo una rentabilidad de 5,0% sobre los ingresos. Así, 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 2019 mostró una mejora frente a lo obtenido en el 2018.



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 6: TRAMO PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición del Concesionario

- El 24 de agosto de 2005 se constituyó la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ). Al cierre de 2019, COVIPERÚ se encuentra conformado mayoritariamente por Hidalgo & Hidalgo S.A, quien posee el 65% de las acciones. El 35% restante de las acciones corresponden a la peruana Construcción y Administración S.A (25%) y la empresa ecuatoriana Conorte S.A. (10%).

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

- El Contrato de Concesión se suscribió el 20 de septiembre de 2005, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y COVIPERÚ para la construcción, mantenimiento y explotación del tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica.

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión

Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 25% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Modalidad de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 293,9 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2019	USD 195,9 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	9

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

- La concesión fue otorgada por un periodo de vigencia de 30 años. Por medio del Contrato de Concesión, la Concesionario se encuentra obligada al mantenimiento del tramo vial de la Concesión, así como a la construcción y explotación de 221,7 km de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial

Tramo N°	Ruta	Tramo		Longitud (Km)
		Desde	Hasta	
1	R01S	Puente Pucusana	Ingreso Cerro Azul	72,7
2	R01S	Ingreso Cerro Azul	Cerro Calavera	1,6
3	R01S	Cerro Calavera	Pampa Clarita	18,7
4	R01S	Pampa Clarita	Intercambio Chincha Alta	33,1
5	R01S	Intercambio Chincha Alta	Empalme San Andrés	41,1
6	R01S	Empalme San Andrés	Guadalupe	54,5
Longitud Total				221,7

Fuente: Contrato de Concesión de Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A



4. En la concesión de la Red Vial N° 6 se otorgó al Concesionario la facultad de explotación de la infraestructura, la cual prevé el cobro de tarifas de peaje a los usuarios con la finalidad de financiar las labores de inversión, operación y mantenimiento de la carretera.

Modificaciones contractuales

5. A diciembre del 2019 se han firmado nueve adendas al Contrato de Concesión, las cuales se describen en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	28 de agosto de 2007
Principales temas:	(1) Modificación de las definiciones de obras complementarias y obras nuevas en la cláusula 1.5 y modificaciones a las cláusulas 6.20 y 6.22. (2) Modifica en la descripción de las obras (Anexo II). (3) Modificaciones relacionadas a la conservación de las obras complementarias (sección 2 del Anexo I). (4) Modificación relacionadas a la ubicación de las unidades de peaje (cláusula 8.14)
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	8 de abril de 2009
Principales temas:	(1) Establecer las condiciones con las cuales se llevará a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. (2) Actualizar los plazos previstos en el contrato de concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	16 de marzo de 2010
Principales temas:	(1) Modificación de las cláusulas 6.20 6.21 y 6.22 relacionadas a obras complementarias y nuevas. (2) Modificación de la cláusula 16.1 relacionada a las enmiendas, adiciones o modificaciones al contrato.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	15 de junio de 2011
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	13 de agosto de 2012
Principales temas:	(1) Sustituir Obra de Revegetación y su Mantenimiento correspondientes a las progresivas km 0+000 hasta km 53+386, por la construcción e incorporación de las siguientes Obras (incluido su respectivo mantenimiento): Intercambio Vial Asia (como parte de las obras de la Primera Etapa), y Puente Peatonal Asia (como parte de las obras del Módulo A de la Segunda Etapa). (2) Incorporar los términos de la Tabla conteniendo los Valores Mínimos de Nivel de Servicio Global del Apéndice 7 del Anexo I al Contrato de Concesión.
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	30 de enero de 2015
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Segunda Etapa del cronograma contractual de obras, comprendidas en el Anexo II del Contrato de Concesión y que no han sido objeto de la Adenda N° 4 y Adenda N° 5. (2) Acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la Tercera Etapa y su Respectivo Mantenimiento. (3) Implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso N° 2474-2012-CCL. (4) Acordar la no obligación de ejecutar las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km. 53+386 al Km. 94+500 de la segunda etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será deducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario.



Adenda 7	
Fecha de suscripción:	20 de julio de 2016
Principales temas:	(1) Encargar a la Sociedad Concesionaria los estudios para la ejecución de las Obras Nuevas. (2) Encargar la ejecución de las labores constructivas de las Obras Nuevas así como establecer el procedimiento para su ejecución. (3) Encargar de ejecución del Mantenimiento Periódico del Subtramo 5. (4) Adoptar acuerdos necesarios para que la Sociedad Concesionaria se encargue de la ejecución de las obras correspondientes al cierre de la Laguna de Oxidación ubicada en sector de San Clemente y finalmente modificar la Cláusula 6.20.
Adenda 8	
Fecha de suscripción:	1 de diciembre de 2016
Principales temas:	(1) Permitir que el financiamiento de las obras se dé a través del mercado de capitales mediante la emisión de títulos valores a través de un Fideicomiso de Titulización o fondo de inversión, por ejemplo. (2) Actualizar la definición de Acreedores Permitidos a los estándares actuales. (3) Viabilizar que el cierre financiero pueda ser acreditado con empresas vinculadas, precisando que este financiamiento no califica como Endeudamiento Garantizado Permitido. (4) Modificar el monto de la Inversión Proyectada Referencial, el mismo que conlleva a actualizar los importes de garantía a favor de los Acreedores Permitidos ante un evento de caducidad de la concesión, en caso se financie a través de un Endeudamiento Garantizado Permitido.
Adenda 9	
Fecha de suscripción:	1 de diciembre de 2016
Principales temas:	(1) Permitir la sustitución de inversiones del Intercambio Vial de Tambo de Moral por el Paso a Desnivel de Tambo de Mora y sus mejoras. (2) Permitir la colaboración de la Sociedad Concesionaria en la liberalización de predios que está a cargo del Concedente. (3) Precisar la regulación sobre la caducidad del Contrato de Concesión por Pagos pendientes relacionados a encargos de Obras Nuevas y/o colaboración en la liberalización de predios. (4) Precisar el inicio de la ejecución de las Obras nuevas contempladas en el Anexo 2 de la Adenda / de Contrato de Concesión.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

Compromisos de inversión

6. La inversión comprometida para el tramo vial concesionado asciende a USD 293,9 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en la Adenda N° 6. El proyecto de inversión se dividió en actividades preparatorias, primera etapa, segunda etapa y tercera etapa. Cabe indicar que la realización de cada etapa y sus plazos están sujetos a diversas condiciones señaladas en el Contrato de Concesión, las cuales incluyen también compromisos del Estado Peruano.
7. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
 - a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión (entre septiembre de 2017 y agosto de 2021), el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión (2022), se iniciarán las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa².
 - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión (2022), el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 (2019-2021) de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.

² Cabe indicar que desde el año 2011 se alcanzaron los 19,5 millones de ejes cobrables, antes de lo previsto en el contrato de Concesión.



- c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
- c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
- c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
8. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más³, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.

Esquema tarifario

9. Las tarifas fueron fijadas en el Contrato de Concesión; y, a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, estas serán ajustadas anualmente de acuerdo a un promedio del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el de Estados Unidos (CPI).
10. El literal d) de la cláusula 8,17 del Contrato de Concesión establece el mecanismo ordinario de ajuste del peaje anual, para mitigar el efecto inflación y tipo de cambio. Dichos ajustes deberán efectuarse a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aprobación de la culminación de las obras.

$$Peaje_t = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

Donde:

Peaje:	es el monto a cobrar en S/ sin incluir el IGV ni otros aportes de ley, por cada vehículo liviano o por cada eje para vehículos pesados.
i:	es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario
0:	es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
CPI:	es el índice de precios al consumidor (<i>Consumer Price Index</i>) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (<i>The Bureau of Labour Statistics</i>). Para el mes <i>i</i> de ajuste, se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
TC:	es el tipo de cambio definido en la cláusula 1.6 del Contrato de Concesión.
IPC:	es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

Pagos al Estado

11. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:
- 1,0% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,

³ Para el año 2013, correspondiente al 9no año de la concesión el tráfico de ejes cobrables alcanzó los 23 millones.



- 18,61% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del Contrato de Concesión.

II.3. Área de Influencia

12. La concesión posee una longitud de 221,7 km iniciándose en el Puente Pucusana (Región Lima) hasta la ciudad de Ica (Región Ica).
13. Dicha vía atraviesa la Panamericana Sur y cruza las provincias de Cañete en la Región Lima, así como las provincias de Chincha, Pisco e Ica en la Región Ica. En las provincias de Cañete y Pisco, la carretera se une con la red nacional en empalmes que se dirigen a la región Junín y la región Huancavelica respectivamente, así como otros empalmes que llevan al Aeropuerto Internacional de Pisco y al terminal portuario General San Martín en Paracas.

Gráfico N° 1: Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica



Fuente: Memoria Institucional de Ositrán, año 2016.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

II.4. Infraestructura y equipos

14. La vía comprende un total de 221 km iniciándose en el Puente Pucusana (Región Lima) hasta la ciudad de Ica (Región Ica), los cuales se dividen en seis tramos:
 - Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72,7 km)
 - Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1,6 km)
 - Cerro Calavera – Pampa Clarita (18,7 km)
 - Pampa Clarita – Intercambio Chincha Alta (33,1 km)
 - Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41,1 km)
 - Empalme San Andrés – Guadalupe (54,5 km)
15. Asimismo, cuenta con tres (3) estaciones de peaje ubicadas en Chilca (km 66), Jahuay (km 187) e Ica (km 275). De la misma manera cuenta con dos estaciones de pesaje ubicados en Cerro Azul (estación doble) e Ica.



16. La Concesión contrata los servicios de terceros para las labores de construcción y mantenimiento de la vía, por lo que no adquiere activos fijos que sean requeridos por las labores de construcción.
17. Por otra parte, la concesión cuenta con cuatro (4) ambulancias equipadas, en cada una de las cuales se cuenta con un médico y un paramédico para poder atender los auxilios médicos, tres (3) grúas para atender los auxilios mecánicos. Asimismo, en la estación de peaje de Chilca se cuenta con servicio de internet, el cual no tiene costo adicional.

II.5. Hechos de importancia

18. En junio de 2019, el Consejo Directivo del Ositrán emitió opinión sobre el proyecto de adenda N° 10 al contrato de concesión Red Vial N°6. El objetivo de dicha adenda es adecuar el Contrato de Concesión a fin de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Adenda N° 6, particularmente con relación a la ejecución de las obras de la Tercera Etapa (valores de inversión y cronograma), así como acordar adecuaciones y/o precisiones al mecanismo de compensación de las Obras de la Tercera Etapa. En ese sentido, mediante la propuesta se busca lo siguiente
 - (i) Adecuar el Contrato de Concesión en los aspectos relacionados con (i) el plazo considerado en el Calendario de Ejecución de Obras; y, (ii) la acreditación de fondos necesarios para el cumplimiento del Calendario de Ejecución de Obras.
 - (ii) Realizar precisiones y modificaciones al Anexo X del Contrato de Concesión, ante el retraso en la entrega de terrenos.
 - (iii) Incorporar el Anexo XII al Contrato de Concesión a efectos de permitir la constitución de un fideicomiso de retención que asegure la oportuna liberación de recursos en favor de la Sociedad Concesionaria, por la ejecución de los avances de obras de la Tercera Etapa.
19. En lo relativo a la programación en la entrega de terrenos, la recomendación fue que el Estado sometiera a evaluación si era posible contemplar en la presente adenda una entrega inicial significativa de áreas, específicamente de al menos un 75%.
20. De otro lado, con relación a la actualización de los valores de inversión para la Tercera Etapa, la inclusión de nuevas definiciones y la actualización del cronograma de obra, y partiendo de la posibilidad de que la propuesta podría afectar la distribución de riesgos del Contrato de Concesión, se estableció la necesidad de que el MTC presente un modelo económico que sustente el mantenimiento del equilibrio económico financiero con el proyecto de Adenda N° 10.
21. Finalmente, se recomendó la incorporación de una cláusula anticorrupción que, en caso se haya cometido algún ilícito relacionado a la adjudicación o a la ejecución del Contrato de Concesión, como mínimo defina la responsabilidad del concesionario por las actuaciones de los accionistas, directivos o funcionarios pertenecientes al grupo Concesionaria Vial del Perú S.A.



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. Además del acceso a la vía, los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
23. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Total: 34 Sistemas SOS).
 - Servicio de auxilio médico las 24 horas.
 - Servicio de auxilio mecánico y grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.
24. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación) siempre y cuando haya sido responsabilidad directa de la concesionaria.
 - Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
 - Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
 - Servicio TELEPASS⁴ en el Peaje de Chilca.
 - Servicio de Vales Prepago⁵.

⁴ El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en las tres estaciones de peaje de la concesión, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

⁵ Desde el mes de mayo de 2010, se ha implementado el sistema de vales dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

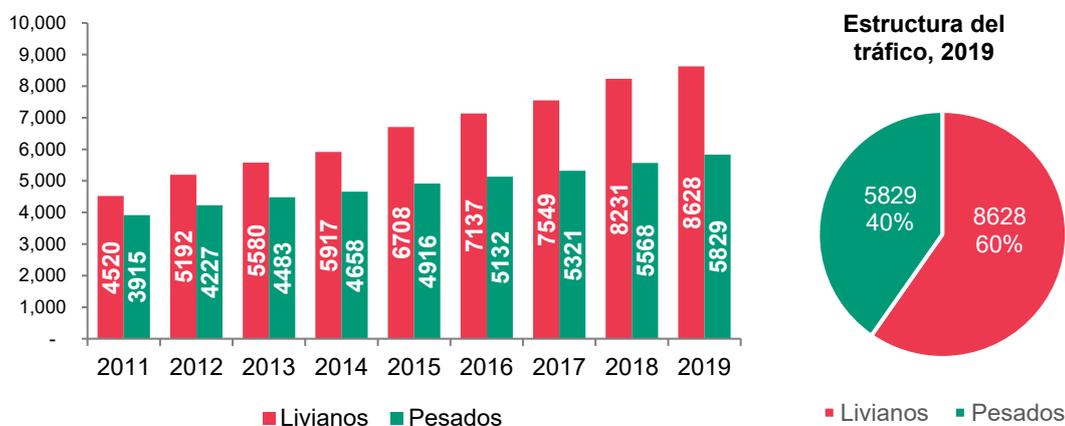
IV.1. Tráfico vehicular

25. 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 Ositrán⁶.

Tráfico en unidades vehiculares

26. En el 2019 se registró un incremento en el flujo vehicular en comparación con 2018, manteniéndose en dicho año la tendencia creciente del tráfico de unidades vehiculares⁷ observada desde 2011. Así, el número de vehículos que transitó por la carretera en 2019 ascendió a 14,46 millones, cifra 4,8% superior al número de vehículos contabilizados el año anterior (13,80 millones).
27. En 2019, los vehículos livianos representaron el 59,7% del total de vehículos (8,63 millones) y el 40,3% restante correspondió a vehículos pesados (5,83 millones), siendo precisamente los vehículos ligeros los que más se incrementaron entre 2018 y 2019, al pasar de 8,23 a 8,63 millones de vehículos (lo que equivale a un aumento del 4,8%); mientras que el tráfico de vehículos pesados se incrementó 4,7% en el mismo periodo, al pasar de 5,57 millones en el 2018 a 5,83 millones en el 2019.

Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011-2019
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

28. Al analizar el tráfico mensual del 2019, se aprecia que los meses de enero, febrero, marzo y diciembre fueron los que registraron el mayor flujo de vehículos livianos, superando los 800 mil por mes. Lo anterior coincidió con los meses de temporada de verano en los que se registra mayor afluencia a las diversas playas que se ubican en el ámbito de la concesión. Por su parte,

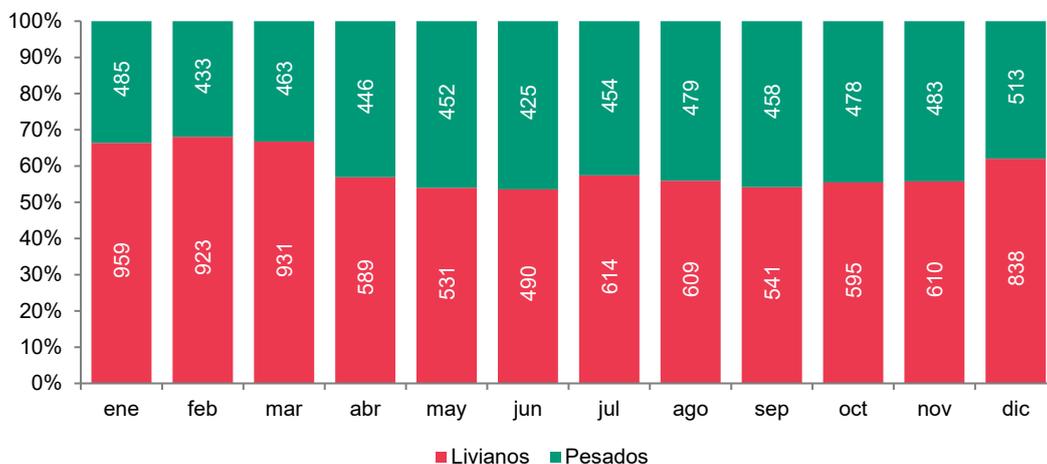
⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información 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.

⁷ 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.



el tráfico de vehículos pesados se distribuye de manera relativamente equitativa a lo largo del año, siendo mayo, el mes de máxima afluencia de ese tipo de vehículos.

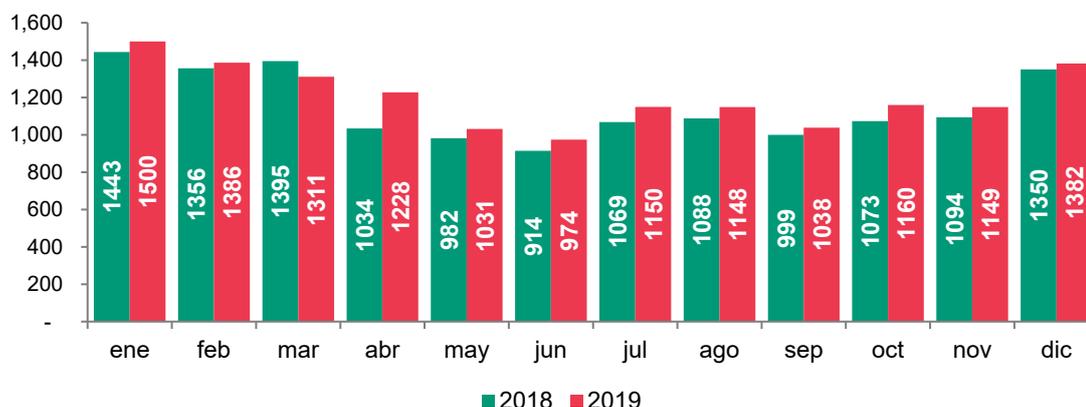
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2019
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

29. En el siguiente gráfico se puede observar que, en los meses de abril, julio y octubre del 2019 el flujo de vehículos que transitó por la vía concesionada registró una cifra superior en comparación con 2018. Sin embargo, en marzo de 2019, se contabilizó una inferior al número de unidades en comparación con el mismo mes de 2018.

Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2018-2019
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

30. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje, en el 2019 la estación de Chilca, la más cercana a la ciudad de Lima, concentró la mayor cantidad de vehículos, alcanzando la cifra de 7,31 millones (50,6%), por la unidad de Jahuay circularon 3,95 millones de vehículos (27,3%); mientras que, por la estación de Ica transitaron 3,2 millones de vehículos (22,2%).
31. Adicionalmente, se puede observar que en 2019 se incrementó el flujo de vehículos por las tres unidades de peaje, en efecto, el tráfico se incrementó 3,9%, 7,3% y 4,5% en las unidades de peaje de Chilca, Ica y Jahuay respectivamente, en relación al tráfico de 2018. Las unidades de



peaje de Ica y Jahuay fueron las que registraron las más altas tasas de crecimiento, en particular en lo que refiere a vehículos ligeros.

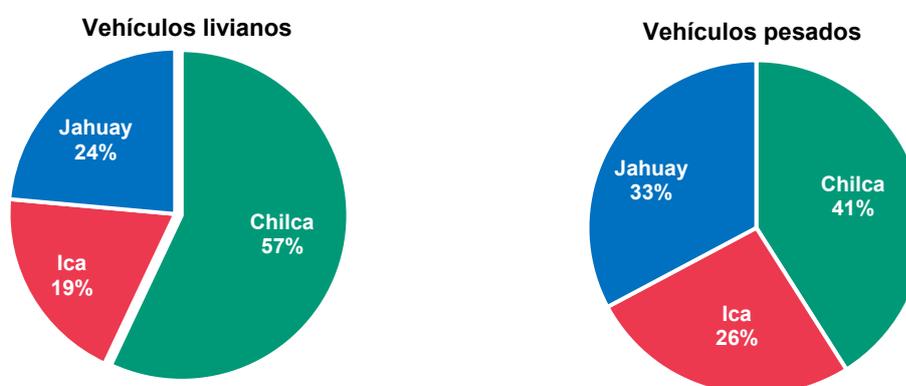
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2018-2019
(En miles de unidades vehiculares)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2018	2019	Flujo	var. %
Livianos	Chilca	4 752	4 916	165	3,5%
	Ica	1 545	1 679	134	8,6%
	Jahuay	1 934	2 033	99	5,1%
Pesados	Chilca	2 286	2 392	106	4,6%
	Ica	1 439	1 524	85	5,9%
	Jahuay	1 844	1 913	70	3,8%
Total	Chilca	7 037	7 308	271	3,9%
	Ica	2 984	3 203	219	7,3%
	Jahuay	3 777	3 947	169	4,5%

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

32. Como se ha indicado líneas arriba, en el 2019 la estación de Chilca se caracterizó por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, concentrando hasta el 57% del tráfico de dicho tipo de vehículos (livianos) del total de la concesión, por su parte las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 23,6% y 19,4% restantes. Situación diferente se aprecia al observar el tráfico de vehículos pesados, pues para este tipo de vehículos se aprecia una distribución más homogénea, Chilca concentra el 41%, Jahuay el 32,9% e Ica el 26,1%.

Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2019
(Porcentaje)



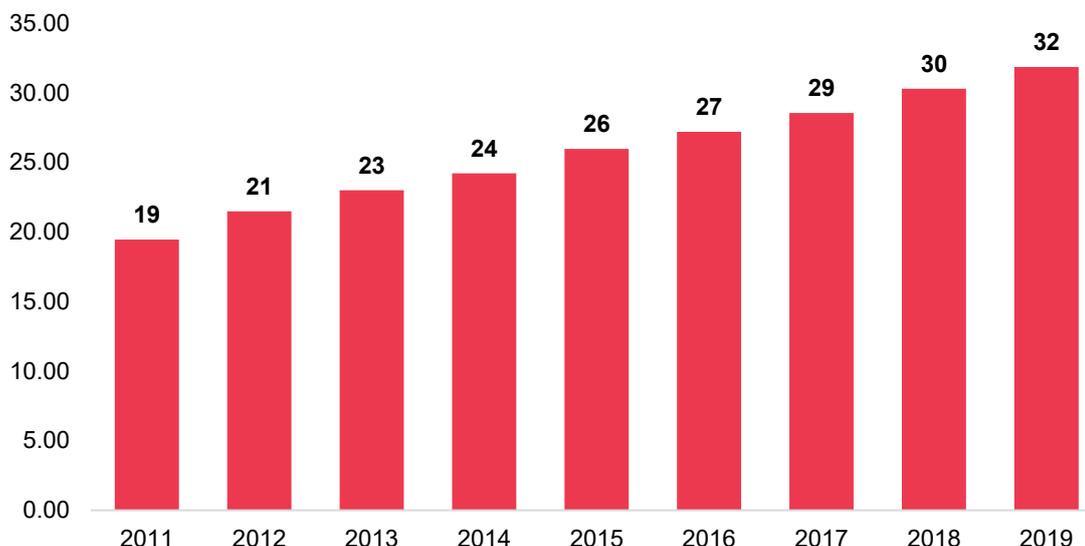
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

33. El tráfico de vehículos en términos de ejes cobrables, alcanzó en el 2019 un total de 31,87 millones de ejes, lo que representó un aumento de 5,2% en relación con lo registrado en el 2018 (30,31 millones de ejes cobrables).
34. Cabe indicar que, si bien en el Contrato de Concesión se tenía previsto que, si a partir del año 9 de la concesión se alcanzaban los 18 millones de ejes cobrables durante tres años, se daría el inicio de las obras de la segunda etapa; sin embargo, dicho hito se superó desde 2011, sexto año de la concesión, tres años antes de lo previsto en el contrato de concesión.



Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2019
(Millones de ejes cobrables)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

35. En el 2019 se puede observar que, aproximadamente la mitad de los ejes cobrables correspondientes al tráfico de vehículos pesados que transitaron por la vía corresponde a vehículos de 6 ejes (52,9%), alcanzando la cifra de 12,3 millones de ejes cobrables.

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

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares							
Chilca	709 836	567 636	97 088	174 324	822 390	20 668	2 391 942
Ica	433 408	381 122	56 876	117 548	527 668	7 336	1 523 958
Jahuay	501 570	481 340	79 180	146 392	696 648	8 278	1 913 408
Ejes cobrables							
Chilca	1 419 672	1 702 908	388 352	871 620	4 934 340	144 676	9 461 568
Ica	866 816	1 143 366	227 504	587 740	3 166 008	51 352	6 042 786
Jahuay	1 003 140	1 444 020	316 720	731 960	4 179 888	57 946	7 733 674

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

36. Con respecto a la afluencia de vehículos pesados por unidad de peaje, se observa que Chilca concentró el 40,7% (9,46 millones) del total de ejes cobrables, Jahuay el 33,3% (7,3 millones) e Ica el 26% (6,04 millones).

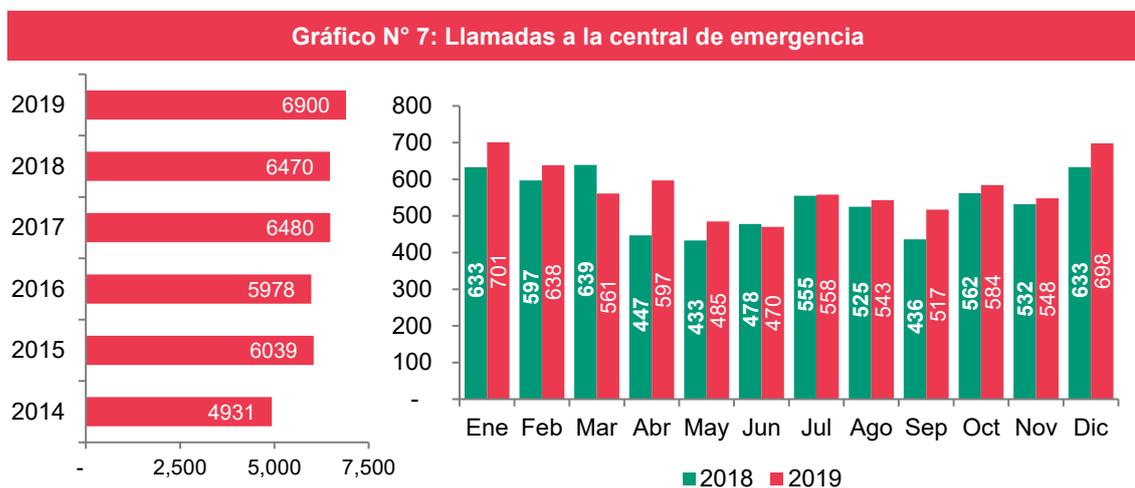
IV.2. Servicios complementarios

37. En el 2019, las llamadas de emergencia recibidas por el concesionario se han incrementado en un 6,6%, pasando de 6 470 llamadas en el 2018 a 6 900 en el 2019, en concordancia al crecimiento observado en el tránsito en la vía concesionada.
38. Al analizar la evolución de dicho indicador en frecuencia mensual, se aprecia que el mes en el que COVIPERU recibió el mayor número de llamadas reportando emergencias (701) fue el mes de enero. En enero de 2019, se recibió 10,7% más llamadas de emergencias que en enero de



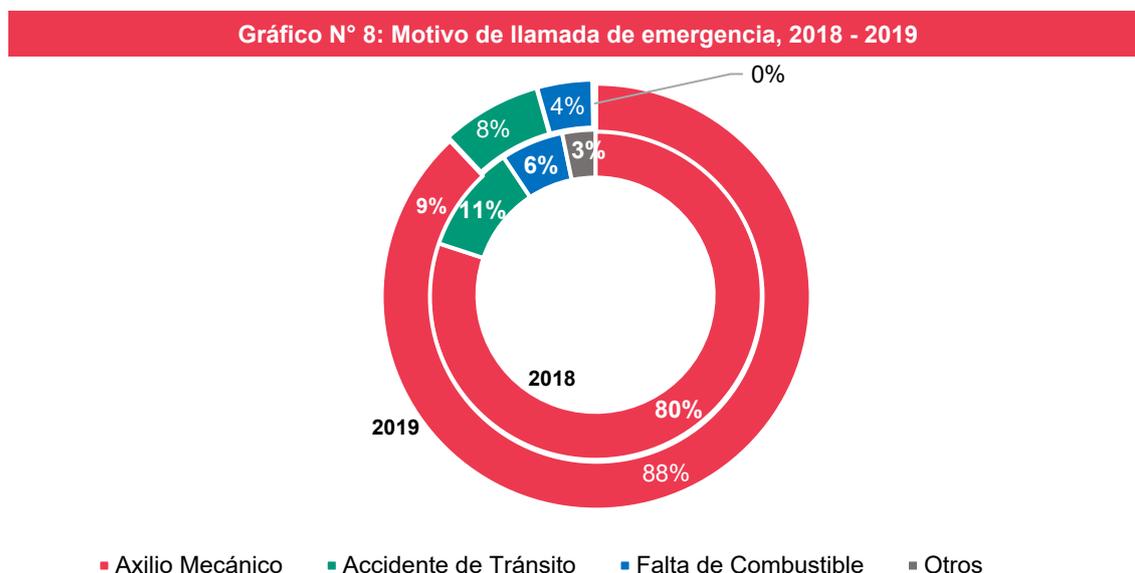
2019 (633), se explica que durante el 2019 el tráfico correspondiente a enero fue 3,9% mayor respecto al año anterior.

39. Por su parte, en los meses de enero, febrero, abril, julio y diciembre de 2018 también se recibió un alto número de llamadas de emergencia, los cuales coincidieron con la mayor afluencia de unidades vehiculares generada por la temporada de verano, los días festivos de Semana Santa, Fiestas Patrias, Navidad y Año Nuevo.



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

40. Por otro lado, cabe mencionar que en el 2019 el 84,1% de llamadas realizadas por los usuarios a la central de emergencia respondió a solicitudes de auxilio mecánico; mientras que, el 7,6% de ellas tuvo la finalidad de reportar accidentes de tránsito. Se obtuvo porcentajes similares en los diferentes motivos de llamadas durante el 2018.



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

41. Durante el 2019 se observó que apenas el 0,3% de sucesos ocurridos generaron interrupciones en el tránsito vehicular. Por otro lado, es importante notar que solo 7 de las llamadas de emergencia realizada en el 2019 se recurrió al sistema de postes SOS instalados a lo largo de la concesión.



Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2019
(Llamadas de emergencia)

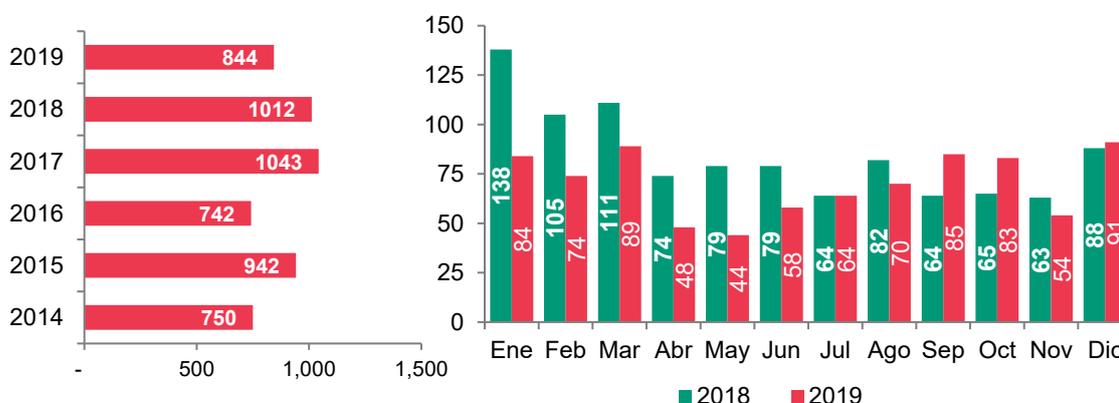
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Celular	Teléfono	Postes SOS	
Auxilio Mecánico	18	6 513	5 680	391	5	6 076
Accidente de Tránsito	-	350	494	27	2	523
Falta de Combustible	-	11	276	11	-	287
Otros	-	8	14	-	-	14
Total	18	6 882	6 464	429	7	6 900

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

42. En lo que respecta a las solicitudes de asistencias médicas, en 2019 se reportaron un total de 844, cifra inferior en 16,6% respecto a lo reportado en 2018 (1 012). En los meses de marzo, setiembre, octubre y diciembre se presentó una mayor cantidad de auxilios médicos alcanzando 89, 85, 83 y 91 asistencias médicas, respectivamente.
43. En promedio la cantidad mensual de asistencias médicas brindadas en el 2018 (84) resultan ser menor respecto al promedio mensual de 2017 (86), solo en los meses de enero, febrero y marzo las asistencias médicas en el 2018 fueron superiores que en el 2017 en 23,2%, 34,6% y 30,6, respectivamente.

Gráfico N° 9: Asistencias médicas



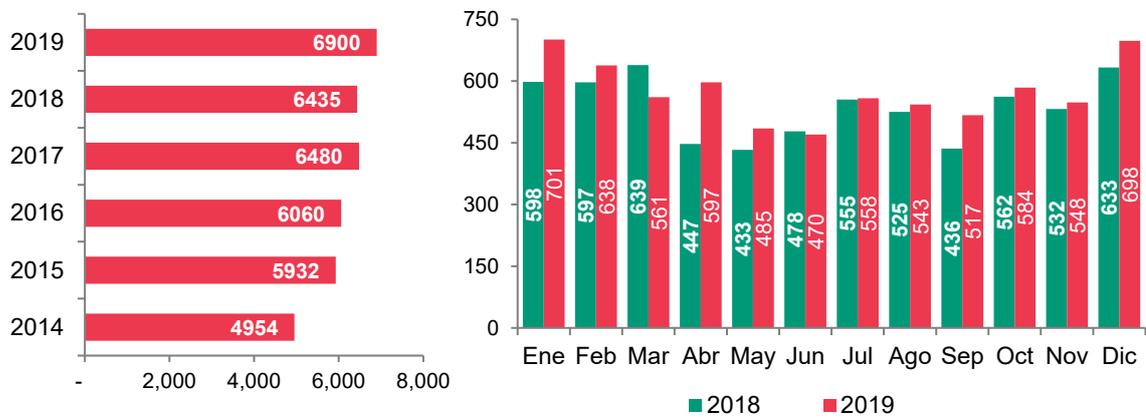
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

44. En el 2019 COVIPERÚ proporcionó 6 900 asistencias mecánicas, cifra que superó en 7,2 % a los servicios brindados el año anterior (6 480), a nivel mensual se puede notar que en los meses de enero a marzo, julio y diciembre de 2019 se presentó la mayor cantidad de asistencias mecánicas que coinciden con los meses en los que se registra el mayor tráfico por el inicio de la temporada de verano, fiestas patrias y navidad.



Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



IV. RÉGIMEN TARIFARIO

45. De acuerdo a la cláusula 8,17, numeral d), del Contrato de Concesión, los peajes podrán ser reajustados anualmente en forma ordinaria según la evolución de la inflación y del tipo de cambio, conforme se explicó en la primera sección de este Informe
46. De este modo, en atención a lo establecido en la cláusula antes mencionada, el 20 de febrero del 2019 se actualizó el peaje, fijándose la tarifa en S/ 14,60 por vehículo ligero o eje, la cual es 4,3% mayor respecto a la tarifa del año 2018, que era S/ 14,00 por vehículo ligero o eje.

Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2019
(En Soles)

Vehículo	Unidad de cobro	A partir del 20 de febrero de 2019		
		Peaje	IGV	Tarifa (Peaje + IGV)
Livianos	Por vehículo	12,37	2,23	14,60
2 ejes	Por vehículo	23,73	4,27	29,20
3 ejes	Por vehículo	35,59	6,41	43,80
4 ejes	Por vehículo	47,46	8,54	58,40
5 ejes	Por vehículo	59,32	10,68	73,00
6 ejes	Por vehículo	71,19	12,81	87,60
7 ejes	Por vehículo	83,05	14,95	102,20

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

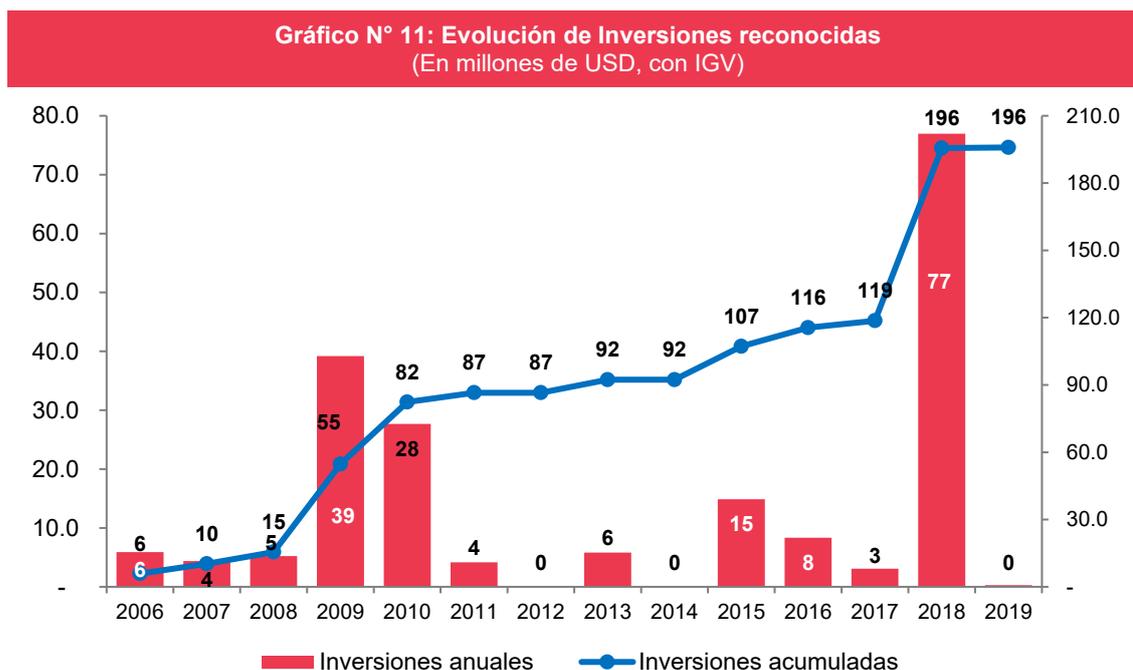
47. Cabe mencionar que, en las estaciones de peaje de COVIPERU se cobran los peajes en un solo sentido de la vía, siendo que las estaciones de peaje de Chilca (km 66) y la garita de control de Ica (km 275) se encuentran en el sentido Norte a Sur, mientras que la estación de peaje de Jahuay (Km 187 + 150) en sentido Sur-Norte.
48. Todos los vehículos que transiten por la vía tendrán que pagar la tarifa establecida por derecho de paso, sin embargo, están exonerados de este pago los vehículos policiales y militares de las Fuerzas Armadas, vehículos del Instituto Nacional Penitenciario, del cuerpo de bomberos y ambulancias de los Servicios Asistenciales Médicos como lo menciona el Decreto Ley N° 22467, Decreto Legislativo N° 1328 y Ley N° 24423.



V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

49. Al 31 de diciembre de 2019, la inversión acumulada ascendió a USD 195,9 millones (incluido IGV), lo que representó un avance del 75,7% del total de la inversión comprometida (USD 293,9 millones). El 04 de mayo del 2020, el monto del compromiso de inversión se ajustó en razón a los siguientes conceptos: Actividades preparatorias, Primera Etapa y Segunda Etapa (del Contrato) y la Tercera Etapa (Adenda 6), además, se le incrementó el IGV, y no contempla la inversión de las Obras Nuevas u otras.



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

50. Al 31 de diciembre de 2019, las Obras de la Segunda Etapa presentan un nivel de avance de 97,78%, conforme al siguiente detalle:
- Construcción primera y segunda calzada (derecha e izquierda) del Km. 53+386 al Km. 94+500 (100%).
 - Construcción del puente sobre el Rio Chico (88%)
 - Construcción del puente sobre el Rio Matagente (100%)
 - Construcción del puente Pisco (100%).
 - Construcción del puente Tambo de Mora (86%)
 - Paso a desnivel Tambo de Mora (100%)
 - Paso a desnivel Dos de Mayo (100%)
 - Paso a desnivel Sunampe (100%)
 - Paso a desnivel Puquio Santo (95%)
 - Paso a desnivel San Andrés (97%)
 - Construcción del Intercambio Vial Chincha (100%)
 - Construcción del Intercambio Vial San Andrés (100%)
 - Construcción del Intercambio Vial Pisco (99.7%).
 - Construcción Intercambio Vial Paracas (0%)
51. Cabe señalar que las inversiones reconocidas en el 2019 fueron USD 297,7 miles. En particular, durante 2019, se culminaron las siguientes obras: (i) 4 Pasos a Desnivel: Pozuelo Norte, Lurichincha, Salas, y Camacho; y, (ii) Eliminación de Empalme Tangüis.

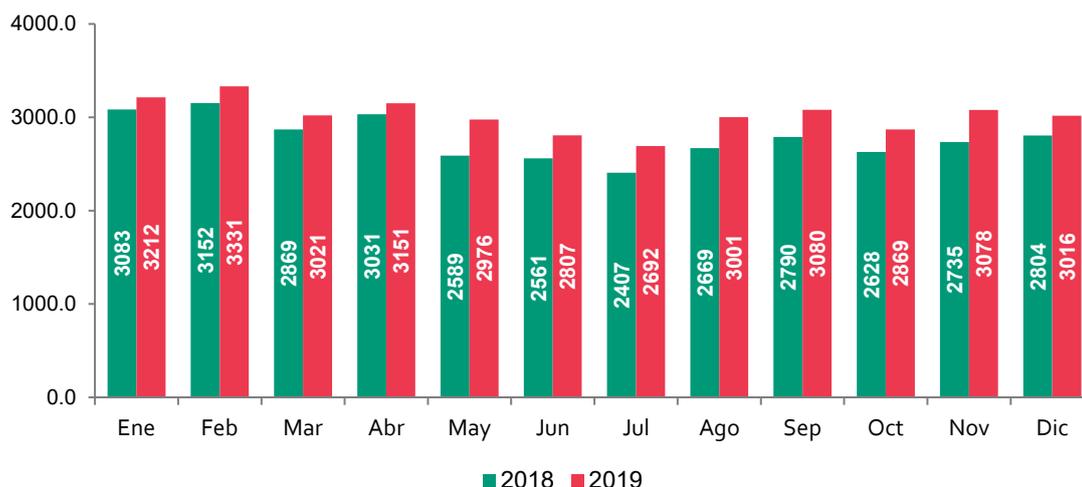


52. Con respecto a la ejecución de obras de la tercera etapa, esta se reinició el 27 de noviembre de 2019 con un monto invertido de USD 4,98 millones (2,28%) para este periodo. Se realizaron labores de movimiento de tierra, conformación de terraplenes, y colocación de sub-base y base granular. Al cierre de 2019, el avance de las obras de la Tercera Etapa es de 18,8%⁸

VI.2. Pagos al Estado

53. Para el 2019, el pago por concepto de Retribución al Estado correspondió al 18,61% de los ingresos mensuales por peaje obtenido por el Concesionario, porcentaje aplicable de acuerdo a los términos del Contrato de Concesión.
54. Sin embargo, en marco de lo estipulado en la Adenda N° 6, concerniente al adelanto de obras de la segunda y tercera etapa, el Concesionario puede utilizar el 17,61% como adelanto de inversión para la ejecución de obras, transfiriendo el 1% restante como retribución al Estado.
55. Así, para el año 2019, el pago realizado por la empresa como retribución al Concedente superó los S/ 36 235 miles, monto superior en 8,8% al monto transferido en el 2018 que ascendió a S/ 33 318 miles.

Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2018 - 2019
(En miles de Soles)



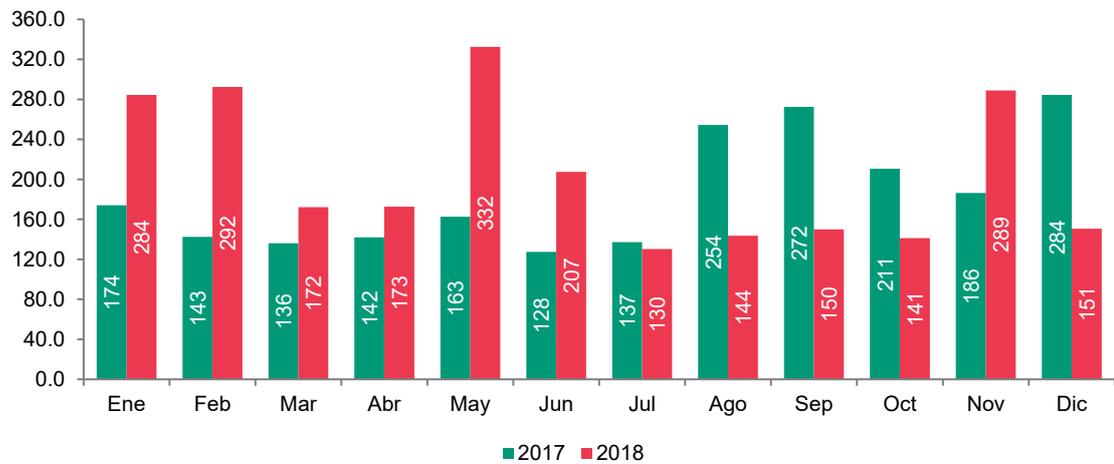
Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. El pago por aporte por regulación que el Concesionario tiene que transferir a favor del OSITRAN corresponde al 1% del total de ingresos de la Concesión (ingresos por construcción, ingresos por peaje, entre otros). Para el 2019, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 2,7 millones, cifra superior en 9,1% a la registrada en el año 2018 (S/ 2,47 millones).

⁸ COVIPERU. Estados Financieros Auditados 2019



Gráfico N° 13: Aporte por regulación, 2018 - 2019
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

57. De acuerdo al Contrato de Concesión, corresponde al OSITRAN la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato, así como para el Indicador Global de cumplimiento de los niveles de servicios, el mismo que se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial, cuyo límite aceptable fue fijado en 95%.
58. Es responsabilidad del Regulador fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y, en el marco de su rol fiscalizador, aplicar las sanciones que correspondan, en caso de identificar incumplimientos.
59. Durante el año 2019, el OSITRAN efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 98%, el cual es superior al 95% establecido como el umbral mínimo aceptable en el Anexo I del contrato de concesión.
60. Una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), el cual es un indicador de confort y seguridad en la vía que se mide aproximadamente en el onceavo mes de cada año. La última medición del IRI efectuada en 2019, tuvo como resultado un nivel de 1,26.
61. Adicionalmente, se realiza la medición anual del tiempo en espera en cola (TEC), el cual refleja el tiempo que les toma a los usuarios pagar el peaje. La medición se realiza cada mes de febrero ya que es el mes que registra la mayor Intensidad Media Diaria (IMD). El resultado de la medición del TEC fue que para pagar el peaje en las estaciones de Chilca, Jahuay e Ica los usuarios demoran 61, 29 y 35 segundos, respectivamente. Ello refleja que COVIPERÚ cumplió con este indicador de calidad, pues dichos resultados se encuentran muy por debajo del umbral de 180 segundos establecidos en el contrato de concesión⁹. Lo anterior puede explicarse porque en la temporada de verano, COVIPERÚ implementó una serie de medidas para reducir la formación de colas.

VII.2. Indicadores de tráfico

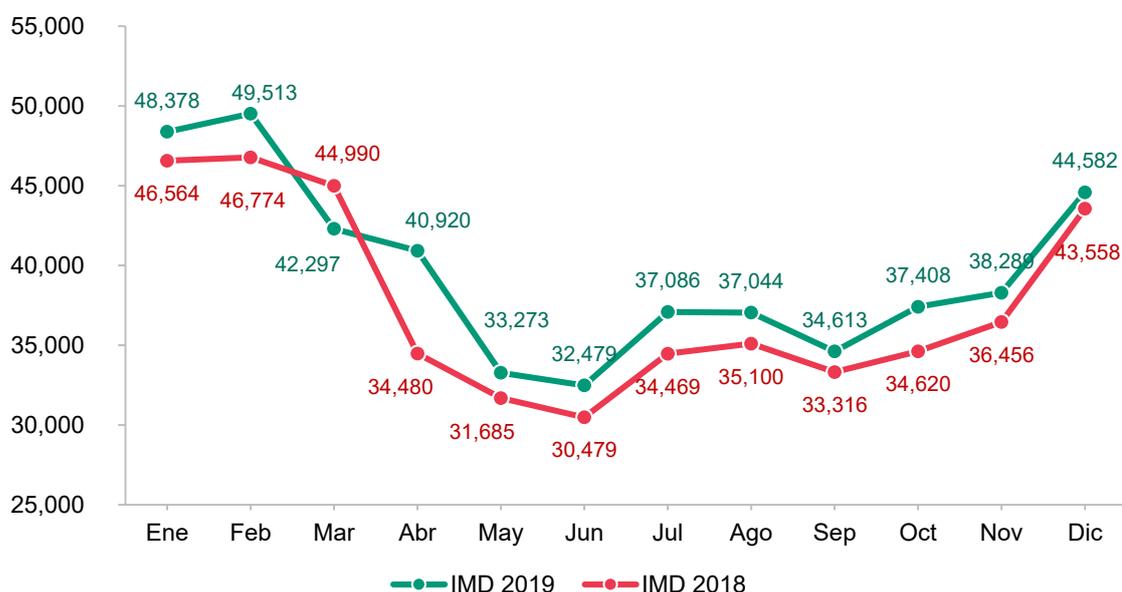
62. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad media Diaria (IMD)¹⁰. Como se observa en el siguiente gráfico el IMD en el 2019 ha mantenido una tendencia similar al 2018, además se puede observar el componente estacional del IMD ya que este aumenta en los primeros meses del año, julio y diciembre. Asimismo, este índice fue de 39 610 unidades vehiculares, cifra superior en 5,1% respecto a la registrada en el 2018 (37 702).

⁹ Para mayor detalle revisar la Sección 3 del contrato de concesión.

¹⁰ El IMD mensual resulta de dividir el tráfico registrado en un determinado mes (medido en número de vehículos) entre el número de días de ese mes.



Gráfico N° 13: Intensidad Media Diaria (IMD), 2018 - 2019
(En unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VII.3. Accidentes

63. A lo largo del año 2019 se registraron 593 accidentes ocurridos en la vía concesionada, lo que representó una disminución del 1,8% con respecto al año anterior (604 accidentes). Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales se redujo en un 10,6% (de 536 a 479 heridos) y 26,7% (de 75 a 55 fallecidos) en relación a lo registrado en 2018.

Cuadro N° 9: Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2019
(Número de Accidentes)

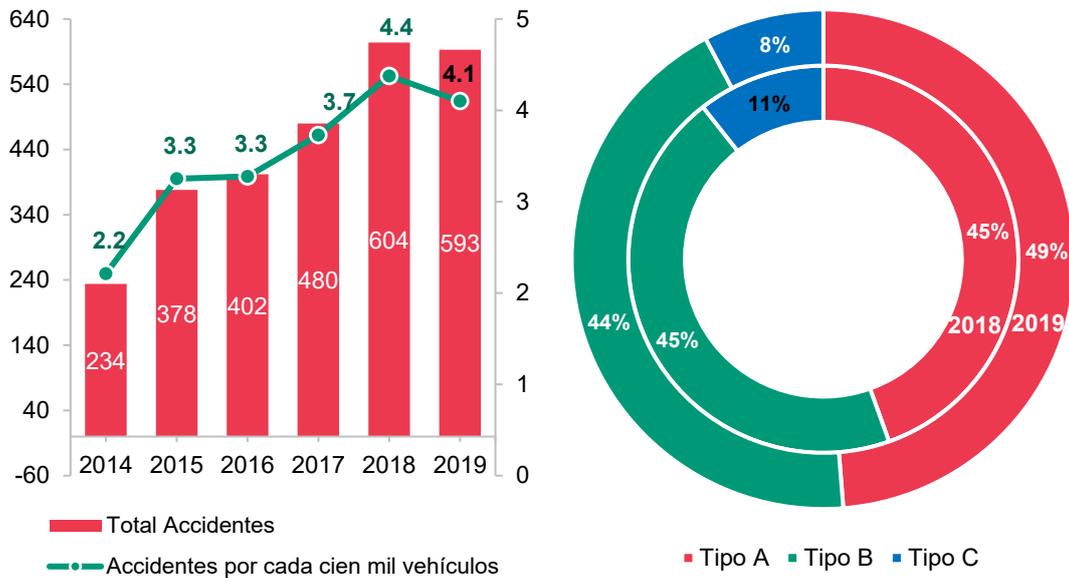
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	44	171	19	182	411	26
2015	103	250	25	290	487	30
2016	189	186	27	656	346	35
2017	220	220	40	406	461	47
2018	269	271	64	251	536	75
2019	289	258	46	285	479	55

Fuente: Concesionaria Vial del del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

64. En el gráfico siguiente, se puede observar que la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo en el 2019 llegando a ser 4,10, ello muestra que para el año 2019 este indicador tuvo una dirección contraria al crecimiento del tráfico.
65. Además, se aprecia que el 49% de los accidentes ocurridos en 2019 han generado daño material, es decir consecuencias sobre los bienes; mientras que, un porcentaje similar correspondió a accidentes que generaron personas heridas (44%) y por último, el 8% de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).



Gráfico N° 14: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2019



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
 Tipo B: Accidentes con personas heridas.
 Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

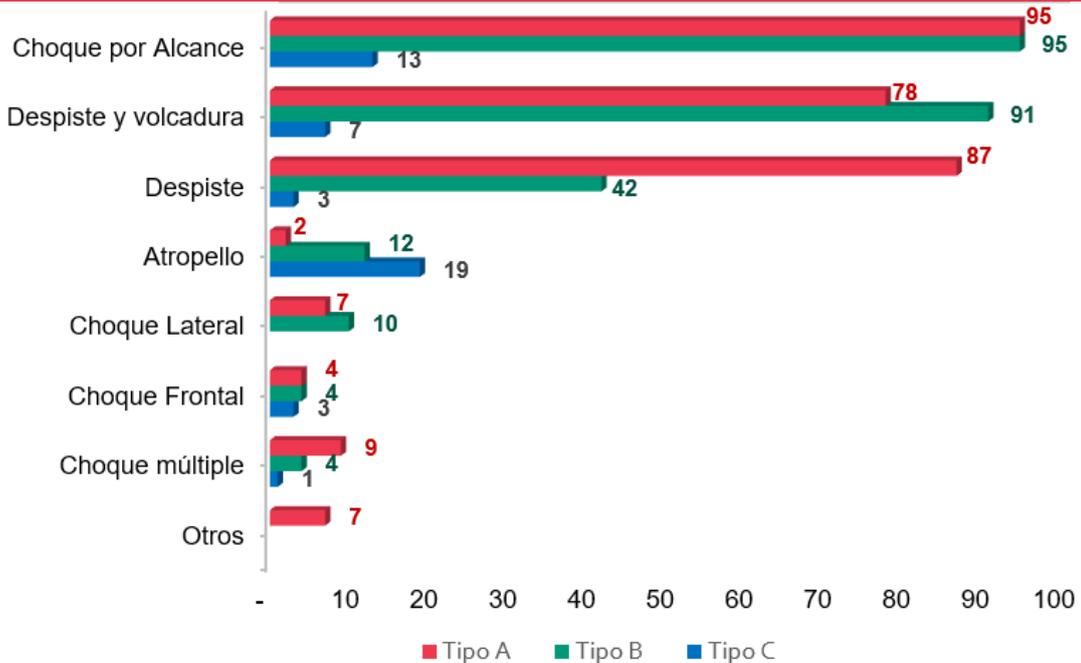
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

66. El siguiente gráfico muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse el principal tipo de accidente ocurrido en la vía correspondió a choques por alcance con 203 eventos (34,2%), seguido por los despistes y volcaduras de vehículos con 176 eventos (29,7%) y el despiste de vehículos con 132 accidentes (23,3%).

67.

Gráfico N° 15: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2019



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



68. Respecto a las consecuencias generadas por los accidentes, los despistes con volcadura en el 2019 es el tipo de accidente que ha ocasionado la mayor cantidad de heridos (39,7%); por otro lado, los atropellos concentran la mayor cantidad de personas fallecidas (34,5%).

Cuadro N° 8: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2019
(Número de personas y porcentaje)

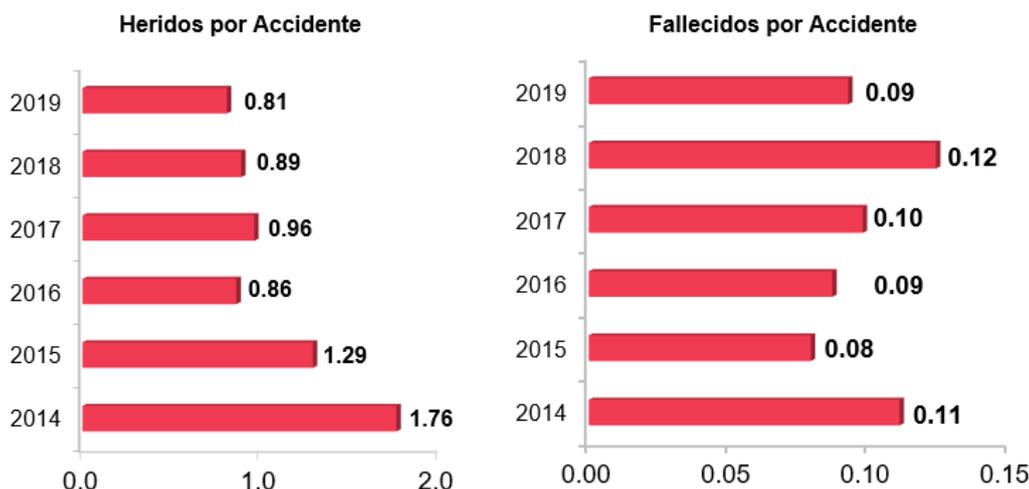
Causas	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste y volcadura	190	39,7%	11	20,0%
Choque por Alcance	165	34,4%	17	30,9%
Despiste	58	12,1%	3	5,5%
Atropello	25	5,2%	19	34,5%
Choque Frontal	17	3,5%	4	7,3%
Choque Lateral	17	3,5%	0	0,0%
Choque múltiple	7	1,5%	1	1,8%
Otros	0	0,0%	0	0,0%
Total	479	100,0%	55	100,0%

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

69. En lo que respecta a los indicadores de accidentes en 2019 se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes ocurridos se ha reducido de 0,89 en el 2018 a 0,81 en el 2019. De la misma manera, la cantidad de fallecidos por accidente pasó de 0,124 en el 2018 a 0,093 en el 2019. Ello refleja que los accidentes en la vía en 2019 han sido menos severos o han generado consecuencias de menor gravedad respecto de lo registrado en el 2018

Gráfico N° 16: Indicadores de accidentes, 2016 - 2019



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VII.4. Reclamos

70. El número de reclamos que los usuarios de las vías concesionadas presentaron ante COVIPERÚ en 2019 ascendió a 52 reclamos, cifra 25,7% menor que los registrados en el 2018. Del total de reclamos resueltos por el Concesionario, la mayor cantidad de ellos (35) fueron declarados infundados, mientras que, 6 fueron calificados como improcedentes, 9 como inadmisibles y ninguno fue declarado fundado. Adicionalmente, 2 reclamos se encuentran en proceso



71. El número de reclamos fundados en los últimos cinco años se ha mantenido bajo. El siguiente cuadro se presenta la evolución de reclamos entre 2014 y 2019, según modo de conclusión de estos.

Cuadro N° 9: Evolución de los reclamos resueltos (Número de reclamos)						
INDICADOR	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Inadmisible	7	4	1	8	2	9
Improcedente	6	4	4	6	7	6
Fundados	1	2	5	1	0	0
Infundado	26	41	61	54	40	35
Desistimiento	-	9	11	14	21	0
Total Reclamos	40	60	82	83	70	50

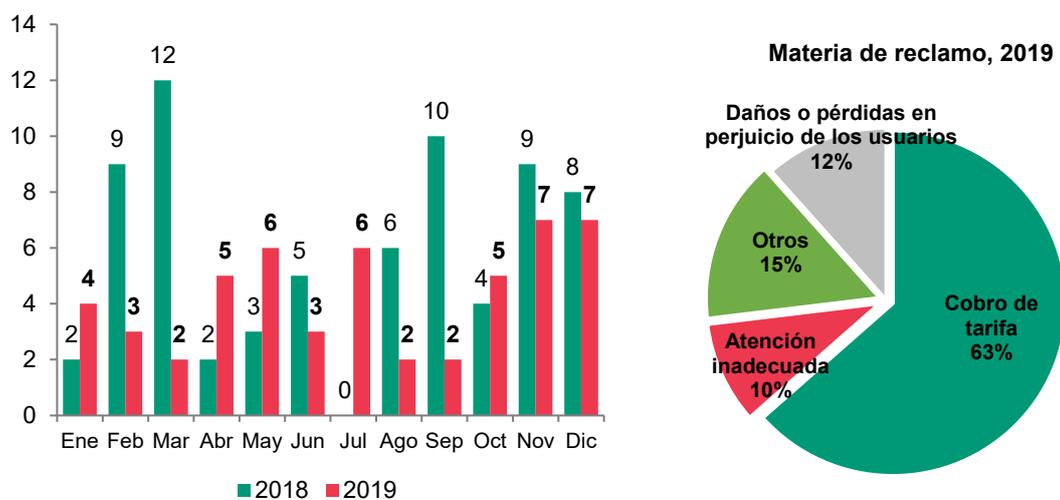
*Dos reclamos se encuentran en proceso.

Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

72. En relación con la materia de los reclamos, en 2019 el 63% del total de reclamos estuvieron relacionados con el cobro de tarifa, el 10% con la atención inadecuada y el 12% con los daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

Gráfico N° 17: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos
(Número de reclamos)



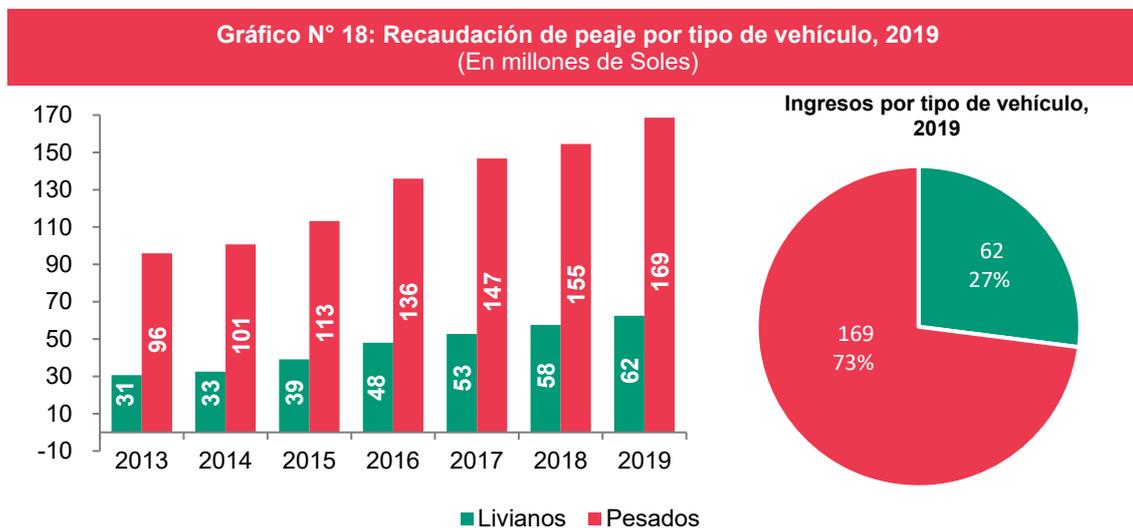
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



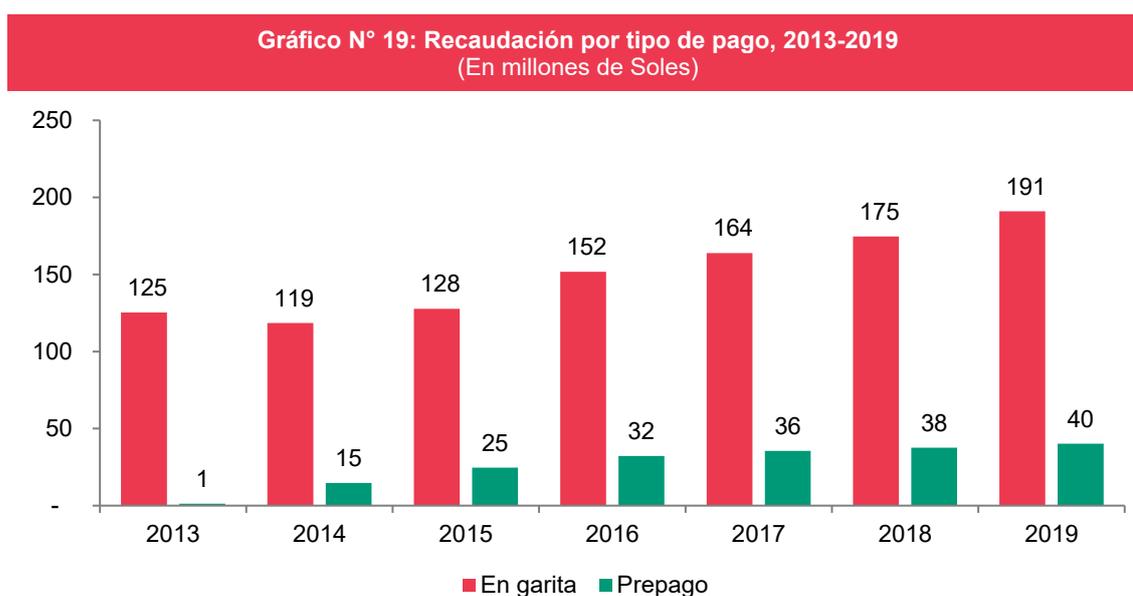
VII. INDICADORES COMERCIALES

73. En el 2019 se recaudaron en total S/ 212,1 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de la recaudación en 9,0% con respecto a los ingresos percibidos el año anterior., observándose que se incrementó, tanto la recaudación por vehículos ligeros como la recaudación por vehículos pesados.



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

74. Cabe señalar que en 2019 la recaudación efectuada bajo la modalidad de telepeaje y vales prepago alcanzó los S/ 40,1 millones de soles, lo que representó el 17,37% de la recaudación total; mientras que el 82,63% restante corresponde a la recaudación tradicional de pago en la unidad de peaje.
75. Los 40,1 millones de ingresos por vales prepago y telepeaje, muestran un crecimiento de 6,9% del monto recaudado por dicha modalidad de cobro con respecto al 2018 (S/ 37,6 millones). En el gráfico se puede observar el crecimiento de la recaudación de la Concesión para los años 2013-2019 según la modalidad de pago utilizada por los usuarios.



Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.



VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

76. 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 las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
77. Al respecto, en el 2019 los ingresos totales constituido por los servicios de operación y mantenimiento (cobro de peajes) y actividad de construcción alcanzaron los S/ 289,3 millones, un 35,7% mayor que los S/ 213,2 millones registrados en el 2018. Es oportuno indicar que los ingresos por peajes se incrementaron en 9,0% frente a lo registrado en el 2018, esto es, en S/ 16,0 millones; mientras que los ingresos por construcción¹¹ ascendieron a S/ 93,5 millones, esto es, un aumento en 179,6% (S/. 60,0 millones) frente a lo registrado en el ejercicio 2018 (S/ 33,4 millones).

Cuadro N° 10: Ingresos por servicios 2019-2018
(En miles de soles)

Ingresos por servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	195,859	179,769	67.7%	84.3%	9.0%
Peaje Chilca	73,962	67,870	25.6%	31.8%	109.0%
Peaje Jahuary	48,886	45,073	16.9%	21.1%	108.5%
Peaje Ica	39,057	34,999	13.5%	16.4%	111.6%
Tele peaje	33,954	31,827	11.7%	14.9%	106.7%
Ingresos por servicios de construcción de obras	93,510	33,450	32.3%	15.7%	179.6%
Obras Adenda N° 6	3,990	17,455	1.4%	8.2%	-77.1%
Obras Nuevas	89,520	15,995	30.9%	7.5%	459.7%
Total	289,369	213,219	100%	100%	35.7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2019 estos alcanzaron los S/ 227,5 millones, monto con un incremento de 76,5% con relación al del ejercicio 2018 (S/ 128,8 millones). Al interior de estos costos, el costo de operación y mantenimiento asciende a S/ 136,1 millones y representa el 59,8% del total de costos, cifra que ha aumentado en 42,4% frente al monto que alcanzó en el año 2018 (S/ 95,6 millones y que representó el 74,2% del total de costos); mientras que el costo de construcción se incrementó alcanzando los S/ 91,4 millones en el 2019, monto mayor en S/ 58,1 millones al registrado en el ejercicio 2018, y representando en el presente ejercicio 2019 el 40,2% (en el 2018 representó el 25,8%) de los costos totales.

¹¹ Principalmente está constituido por a) los servicios de construcción de tercera Etapa 17,74%, de acuerdo con el Contrato de Concesión, dichos trabajos son realizados por la empresa relacionada CASA de acuerdo a los contratos firmados en febrero y octubre de 2015; y b) Ejecución de Obras Nuevas por parte del Concesionario por encargo del MTC en marco de la Adenda 7 firmada el 20 de julio de 2016. Este último por un monto de S/ 87,0 millones y comprende i) Paso a Desnivel Accesos Salas, ii) Paso a Desnivel Camacho, iii) Paso a desnivel Lurinchincha, iv) Paso a desnivel Pozuelo Norte, v) O.N. Empalme Tanguis, vi) Obras Nuevas en Estudio.



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

Costos de operación y construcción			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Costos de operación y mantenimiento	136,112	95,615	59.8%	74.2%	42.4%
Retribución al Concedente	36,455	18,055	0.0%	14.0%	101.9%
Mantenimiento periódico	24,269	5,910	10.7%	4.6%	310.6%
Amortización	45,693	42,680	20.1%	33.1%	7.1%
Servicios de mantenimiento rutinario de la red	14,860	14,035	6.5%	10.9%	5.9%
Servicios de operación de peajes	7,717	7,605	3.4%	5.9%	1.5%
Aporte por regulación OSITRAN	2,555	2,503	1.1%	1.9%	2.1%
Otros costos menores	4,563	4,827	2.0%	3.7%	-5.5%
Costos por servicio de construcción	91,409	33,263	40.2%	25.8%	174.8%
Obras Adenda N° 6	3,809	16,664	1.7%	12.9%	-77.1%
Obras nuevas	87,045	16,599	38.3%	12.9%	424.4%
Supervisión de obras	555	-	0.2%	0.0%	
Total	227,521	128,878	100.0%	100.0%	76.5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

79. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos aumentaron en 24,9% con respecto al 2018, pasando de S/ 20,3 millones a S/ 25,3 millones, como resultado principalmente del incremento de los *servicios prestados por terceros* en un 34,3% (de S/ 4,1 millones en el 2018 pasó a S/ 5,5 millones en el 2019), y de la *depreciación* en un 113,1% (de S/ 1,7 millones en el 2018 pasó a S/ 3,6 millones en el 2019). Cabe señalar que las *provisiones*¹² disminuyeron en 100,0% en el año 2019.

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

Gastos de administración			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2019	2018	2019	2018	2019/2018
Servicios prestados por terceros	5,560	4,141	21.9%	20.4%	34.3%
Cargas diversas de gestión	9,781	8,317	38.6%	41.0%	17.6%
Cargas de personal	6,226	4,746	24.6%	23.4%	31.2%
Depreciación	3,642	1,709	14.4%	8.4%	113.1%
Tributo	97	134	0.4%	0.7%	-27.6%
Amortización	50	34	0.2%	0.2%	47.1%
Provisiones	-	1,225	0.0%	6.0%	-100.0%
Total	25,356	20,306	100.0%	100.0%	24.9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Como se aprecia en el siguiente cuadro de Resultados Integrales, durante 2019, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 61,8 millones, lo que significó una disminución de 26,7% con relación a lo registrado el año anterior (S/ 84,3 millones). De otro lado, en relación a la utilidad operativa esta se redujo en 44,1% ascendiendo en el 2019 a S/ 36,7 millones (en el 2018 fue de S/ 65,7 millones).

¹² A diciembre de 2018 se efectuaron provisiones por S/ 1,0 millones para procesos laborales, y de S/ 225 mil para procesos tributarios; para el ejercicio 2019 al 31 de diciembre ambos valores fueron de S/ 0.



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

	2019	2018	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019/2018
Ingresos Totales	289,369	213,219	100%	100%	35.7%
Ingresos por peajes	195,859	179,769	67.7%	84.3%	9.0%
Ingresos por construcción	93,510	33,450	32.3%	15.7%	179.6%
Costos Totales	-227,521	-128,878	-78.6%	-60.4%	76.5%
Costos de operación de la concesión	-136,112	-95,615	-47.0%	-44.8%	42.4%
Costos de construcción	-91,409	-33,263	-31.6%	-15.6%	174.8%
Utilidad bruta	61,848	84,341	21.4%	39.6%	-26.7%
Gastos administrativos	-25,356	-20,306	-8.8%	-9.5%	24.9%
Otros ingresos, neto	264	1,740	0.1%	0.8%	-84.8%
Utilidad operativa	36,756	65,775	12.7%	30.8%	-44.1%
Gastos financieros	-25,670	-28,360	-8.9%	-13.3%	-9.5%
Ingresos financieros	117	42	0.1%	0.0%	178.6%
Diferencias de cambio, neta	9,784	-24,610	3.4%	-11.5%	139.8%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	20,987	12,847	7.3%	6.0%	63.4%
Impuesto a la renta	-6,565	-3,554	-2.3%	-1.7%	84.7%
Utilidad (pérdida) neta del año	14,422	9,293	5.0%	4.4%	55.2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 –Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

81. Respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el año 2019 esta ascendió a S/ 14,4 millones, esto es, un incremento de 55,2% con relación al año 2018, como resultado conjunto principalmente de una mayor actividad operativa y de construcción, un mayor reconocimiento de gastos de construcción y un incremento significativo en la gestión cambiaria de moneda, produciéndose en el 2019 una ganancia de S/ 9,7 millones frente al registro de una pérdida de S/ 24 millones en el 2018.

Estado de Situación Financiera

82. 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	45,964	65,156	PASIVO CORRIENTE	65,887	87,469
Efectivo y equivalente de efectivo	22,418	24,380	Obligaciones financieras	592	13,565
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2,099	15,133	Cuentas por pagar comerciales	5,283	13,671
Otras cuentas por cobrar	19,067	16,409	Préstamos por pagar a partes relacionadas	12,805	9,680
Servicios contratados por anticipado	2,380	9,234	Cuentas por pagar a partes relacionadas	21,455	33,047
			Otras cuentas por pagar	9,682	13,821
			Provisiones para mantenimiento vial	15,301	3,685
			Provisiones arrendamiento derecho uso	769	0
			PASIVO NO CORRIENTE	549,664	593,403
			Obligaciones financieras	30	9,839
			Préstamos por pagar a partes relacionadas	497,977	530,076
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	0	6,663
			Provisiones arrendamiento derecho uso	2,539	0
			Pasivo por impuestos diferidos	20,283	21,010
			Provisiones para mantenimiento vial	28,835	25,815
			TOTAL PASIVO	615,551	680,872
ACTIVOS NO CORRIENTES	776,204	815,459	PATRIMONIO NETO	206,617	199,743
Instalaciones, muebles y equipo, neto	13,213	11,762	Capital pagado	65,760	50,734
Activos intangibles, neto	762,991	803,697	Reserva legal	13,152	12,684
			Resultados acumulados	127,705	136,325
TOTAL ACTIVOS	822,168	880,615	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	822,168	880,615

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú 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	2019/2018
ACTIVOS CORRIENTES	5.6%	7.4%	-29%	PASIVO CORRIENTE	8.0%	9.9%	-25%
Efectivo y equivalente de efectivo	2.7%	2.8%	-8%	Obligaciones financieras	0.1%	1.5%	-96%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0.3%	1.7%	-86%	Cuentas por pagar comerciales	0.6%	1.6%	-61%
Otras cuentas por cobrar	2.3%	1.9%	16%	Préstamos por pagar a partes relacionadas	1.6%	1.1%	32%
Servicios contratados por anticipado	0.3%	1.0%	-74%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2.6%	3.8%	-35%
				Otras cuentas por pagar	1.2%	1.6%	-30%
				Provisiones para mantenimiento vial	1.9%	0.4%	315%
				Provisiones arrendamiento derecho uso	0.1%	0.0%	
				PASIVO NO CORRIENTE	66.9%	67.4%	-7%
				Obligaciones financieras	0.0%	1.1%	-100%
				Préstamos por pagar a partes relacionadas	60.6%	60.2%	-6%
				Cuentas por pagar a partes relacionadas	0.0%	0.8%	-100%
				Provisiones arrendamiento derecho uso	0.3%	0.0%	
				Pasivo por impuestos diferidos	2.5%	2.4%	-3%
				Provisiones para mantenimiento vial	3.5%	2.9%	12%
				TOTAL PASIVO	74.9%	77.3%	-10%
ACTIVOS NO CORRIENTES	94.4%	92.6%	-5%	PATRIMONIO NETO	25.1%	22.7%	3%
Instalaciones, muebles y equipo, neto	1.6%	1.3%	12%	Capital pagado	8.0%	5.8%	30%
Activos intangibles, neto	92.8%	91.3%	-5%	Reserva legal	1.6%	1.4%	4%
				Resultados acumulados	15.5%	15.5%	-6%
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	-7%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	-7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



83. Al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujeron en 7%; así, en el 2018 registró S/ 880,6 millones, mientras que en el 2019 registró S/ 822,1 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró una disminución del 29% entre el 2018 y 2019 reduciéndose de S/ 65,1 millones a S/ 45,9 millones; de otro lado, los activos no corrientes también se redujeron 5% pasando de S/ 815,4 millones a S/ 776,2 millones.
84. Con relación a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 7,4% de los activos totales en el año 2018 al 5,6% en el año 2019; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 92,6% de los activos totales en el año 2018 al 94,4% en el año 2019. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituido por el *efectivo y equivalente de efectivo* que asciende a S/ 22,4 millones y representa el 2,7% del activo total, habiéndose reducido en 8% con relación al valor consignado en el 2018 (S/ 24,3 millones); mientras que, por el lado del activo no corriente, la cuenta de *activos intangibles, neto* es la de mayor volumen, representando el 92,8% del total de activos, habiéndose reducido en 5% en relación al monto consignado en el 2018 (S/ 803,6 millones).
85. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se redujeron en 10% mientras que el patrimonio neto aumentó en 3%, ascendiendo en el ejercicio 2019 a S/ 615,5 millones y S/ 206,6 millones respectivamente, y representando el 74,9% y 25,1% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que, en relación al pasivo corriente, este registró un valor de S/ 65,8 millones en el 2019, un 25% menor al valor registrado en el 2018 (S/ 87,4 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de S/ 549,6 millones en el 2019, un 7% menor al valor registrado en el 2018 (S/ 593,4 millones).
86. Respecto al pasivo corriente, la cuenta *Cuentas por pagar a partes relacionadas*¹³ es la de mayor magnitud ascendiendo a S/ 21,4 millones (en el 2018 registró S/ 33,0 millones) y representa el 2,6% del pasivo total; de similar forma, la cuenta *Obligaciones financieras* fue la que obtuvo el mayor ajuste reduciéndose la misma en S/ 12,9 millones frente al valor consignado en el 2018 (S/ 13,5 millones). Por su parte, respecto al pasivo no corriente, la cuenta *Préstamos por pagar a partes relacionadas*¹⁴ representa el 60,6% del pasivo total ascendiendo a S/ 497,9 millones (en el 2018 ascendió a S/ 530,0 millones).
87. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este aumentó 3% pasando de S/ 199 millones en el 2018 a S/ 206,6 millones en el 2019, ello es resultado conjunto del aumento del *capital pagado* en 30% al pasar de S/ 50,7 millones en el 2018 a S/ 65,7 millones a diciembre de 2019, y a la disminución de la cuenta *resultados acumulados* en 6% (S/ 136,3 millones a diciembre del 2018 pasa a S/ 127,7 millones a diciembre de 2019). Este último resultado es principalmente el efecto conjunto de las utilidades generadas en el ejercicio por S/ 14,4 millones y la entrega de dividendos por S/ 22,2 millones más liquidación por retención de impuestos a accionistas distintas a personas jurídicas domiciliadas.

IX.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

88. 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 disponer más de las dos terceras partes de la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por debajo de la unidad.

¹³ Esta cuenta lo constituye pagos registrados por hacerse al 31 de diciembre de 2019 a Construcción y Administración S.A.- CASA por S/ 21,3 millones y Opecovi S.A.C. por S/ 150 mil.

¹⁴ Corresponde a un préstamo con su empresa relacionada CASA con un saldo al 31 de diciembre de 2019 de S/ 510,7 millones (S/ 12,8 millones en parte corriente y S/ 497,9 millones en parte no corriente) que vence en diciembre de 2027 y que corresponde al préstamo de US\$ 150,6 millones correspondiente a la Segunda Etapa con una tasa de 4,5%.



89. En particular, la reducción del activo corriente en 29% y del pasivo corriente en 25% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica¹⁵ disminuya de 0,74 a 0,70; de la misma forma, el ratio de la prueba ácida¹⁶ aumenta ligeramente pasando de 0,64 a 0,66.

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

Ratios	2019	2018
Liquidez general	0.70	0.74
Prueba Acida	0.66	0.64
Liquidez absoluta	0.34	0.28

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

90. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁷ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador aumenta de 0,28 a 0,34 lo que determina que la cuenta de efectivo no permite respaldar el total del pasivo corriente (34%) como resultado principalmente de la disminución de la cuenta *efectivo y equivalente de efectivo* en 8% y la disminución del pasivo de corto plazo en 25%, frente a lo registrado por cada una al final del ejercicio 2018.

Ratios de Endeudamiento Financiero

91. 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, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁸ muestra para el ejercicio 2019 que, por cada S/ 297,9 de deuda, corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota el nivel de apalancamiento de la empresa; y denota una disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2018 (340,9%), motivado por la reducción del total de pasivo (10%) y el aumento del patrimonio neto en 3%.

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

Ratios	2019	2018
Deuda/Patrimonio	297.9%	340.9%
Endeudamiento del Activo	74.9%	77.3%
Calidad de la Deuda	10.7%	12.8%
Índice de Solvencia	1.34	1.29

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

92. El ratio endeudamiento del activo¹⁹ en el ejercicio 2019 indica que de todo el total de activos, un 74,9% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 77,3% que tuvo en el 2018, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un ligero incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros en términos comparativos de gestión para el periodo 2018-2019. Por su parte, el ratio de calidad de la deuda²⁰ asciende a 10,7% en el ejercicio 2019, lo que indica que la mayor proporción de deuda que tiene la empresa es de largo plazo.
93. Finalmente, el índice de solvencia²¹ para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,34 de activo total, siendo que en el 2018 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,29 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.



de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2018 al 2019, mejoró el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

94. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Así, al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²² se redujo al pasar de 39,6% a 21,4% entre los años 2018 y 2019, mientras que, respecto al margen operativo²³ y el margen EBITDA²⁴, estos disminuyeron pasando de 30,8% y 51,7% en el 2018 a 12,7% y 29,8 en el 2019%, respectivamente. De otro lado, el margen neto²⁵ mejoro ligeramente al pasar de 4,4% en el 2018 a 5,0% en el 2019, siendo que este último ratio indica que en el ejercicio 2019 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo ganancias de S/ 5,0 como resultado final del ejercicio.

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

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	21.4%	39.6%
Margen Operativo	12.7%	30.8%
Margen EBITDA	29.8%	51.7%
Margen Neto	5.0%	4.4%
ROE	7.0%	4.7%
ROA	1.8%	1.1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

95. El ROE²⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2019 dicho indicador mejoró respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo ganancias neta de S/ 7,0, mientras que en el ejercicio 2018 se obtuvo ganancias neta de S/ 4,7. Dicha mejora se debe al efecto conjunto producido por haber obtenido mayor utilidad neta del ejercicio (incremento de 55,2%) y un aumento del patrimonio neto en 3%.
96. Finalmente, se observa una ligera mejora en la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁷, el cual ascendió a 1,8% (1,1% en el 2018); así, la empresa mejoró ligeramente su eficacia en el resultado final del ejercicio 2019 obteniendo una ganancia de S/ 1,8 por cada S/ 100 de activo total.

²² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



IX. CONCLUSIONES

97. De la evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 6: Tramo Puesto Pucusana – Cerro azul – Ica durante el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En 2019, el número de vehículos que circularon por la Concesión ascendió a 14,46 millones, cifra que representó un incremento de 4,8% con relación a 2018, siendo la estación de Chilca la que concentró la mayor cantidad de flujo vehicular, con un aporte de 50,6% al tráfico total, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica, representaron el 27,3% y 22,2%, respectivamente. En cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 59,7% correspondió a vehículos livianos y el 40,3% a vehículos pesados.
- (ii) En 2019, las tres unidades de peaje ubicadas a lo largo de la vía concesionada registraron un crecimiento del flujo vehicular, así los vehículos contabilizados por las unidades de peaje de Chilca, Ica y Jahuay aumentaron 3,9%, 7,3% y 4,5% respectivamente, en relación al tráfico de 2018.
- (iii) Asimismo, el tráfico expresado como ejes cobrables se incrementó en 5,2% respecto a lo registrado el año anterior (30,31 millones de ejes cobrables), siendo que los ejes cobrables de vehículos con 6 ejes son los de mayor afluencia, al alcanzar los 12,3 millones, cifra que representó el 52,85% del total de tráfico pesado registrado en 2019.
- (iv) En 2019, el número de llamadas de emergencia recibidas por COVIPERÚ ascendió a 6 900 llamadas, 6,6% mayor que en el 2018 (6 470). Del total de llamadas de emergencia de 2019, el 88% de ellas tuvo por objetivo solicitar la prestación de auxilio mecánico, siendo necesario precisar solo cinco de esas llamadas se realizó a través del sistema de Postes SOS; mientras que, apenas el 0,3% del total de eventos reportados generaron interrupciones en la vía.
- (v) Por otro lado, COVIPERU proporcionó un total de 844 asistencias médicas en 2019, cifra inferior en 16,6% respecto a lo reportado en 2018 (1 012). Con respecto a las asistencias mecánicas brindadas por el concesionario se aprecia que estas ascienden en el 2019 en 6 900, superior en 7,2% respecto de lo registrado en el 2018.
- (vi) En el año 2019 la tarifa de peaje fue actualizada conforme el mecanismo previsto en el Contrato de Concesión, que tuvo como resultado que el peaje se fije en S/ 14,60 (incluido IGV), monto superior en 4,3% al vigente durante 2018.
- (vii) Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 293,9 millones. En el 2019, el Regulador ha reconocido inversiones por USD 297,7 miles, lo cual en términos acumulados, al cierre de 2019, da una inversión reconocida de USD 195,9 millones, lo que representa el 75,7% de porcentaje de avance.
- (viii) En el 2019, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de *Aporte por Regulación y por Retribución al Estado*. El primero de ellos ascendió a S/ 2,7 millones, monto superior en 9,1% al transferido en 2018 (S/ 2,5 millones), mientras que, el segundo fue estimado en S/ 36,2 millones.
- (ix) El OSITRAN verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98%; también se obtuvo una medición del Indicador de rugosidad (IRI) de 1,26, cifra inferior al máximo nivel aceptable. Asimismo, la medición del Tiempo de Espera en Cola TEC en los tres peajes de la concesión fue inferior umbral máximo de 180 segundos establecidos en el contrato de concesión.
- (x) Según lo reportado por COVIPERU en el 2019 se reportaron 593 accidentes, cifra 1,8% inferior a los 604 accidentes registrados en el 2018. Esta reducción no está asociada al incremento en el tráfico ya que la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos



disminuyó en el 2019, al pasar de 4,38 a 4,10, lo cual refleja que el número de accidentes se ha incrementado en menor proporción que la variación del tráfico en 2019. Dichos accidentes tuvieron como consecuencias 55 personas fallecidas (cifra 26,7% menor a las fallecidas en 2018); así como 479 personas que resultaron heridas (10,6% inferior a las 536 personas heridas el 2018).

- (xi) En lo que respecta a los indicadores de accidentes se aprecia que la cantidad de heridos por accidentes disminuyó de 0,89 en el 2018 a 0,81 en el 2019 y la cantidad de fallecidos por accidentes se redujo de 0,124 en el 2018 a 0,093 en el 2019. Ello evidencia que los accidentes ocurridos en el 2019 han sido menos severos o mortales que los registrados en el 2018.
- (xii) Por otro lado, en el 2019 se presentaron un total de 52 reclamos ante COVIPERÚ, cifra 25,7% menor que los presentados en el 2018. De total de reclamos presentados, 35 fueron declarados infundados, 9 inadmisibles, 6 improcedentes y 2 se encuentran por resolverse.
- (xiii) En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes en las estaciones de peaje, en 2019 se recaudó en total S/ 231,2 millones, lo que significó un incremento de 9,0% con respecto al año 2018. Cabe indicar que de los S/ 231,2 millones recaudados, S/ 40,1 millones de ellos fueron obtenidos por la modalidad de pago de vales prepago y TELEPASS (telepeaje).
- (xiv) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por peajes y construcción aumentaron 35,7% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 213,2 millones a S/ 289,3 millones; mientras que los costos totales aumentaron en mayor proporción, siendo de S/ 227,5 millones en el 2019 frente S/ 128,8 millones en el 2018, lo que determinó un aumento en costos totales de 76,5%.
- (xv) Al cierre del año 2019 la empresa disminuyó sus valores contables en relación a total de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2018, al registrar S/ 880,6 millones en 2018 y S/ 822,1 millones al finalizar 2019.
- (xvi) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes alrededor de dos terceras partes del total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2019. Entre tanto, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros presentaron un ligero incremento respecto del 2018.
- (xvii) Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto y los márgenes operativos disminuyeron, y el margen neto mejoró ligeramente obteniendo una rentabilidad de 5,0% sobre los ingresos. Así, 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 2019 mostró una mejora frente a lo obtenido en el 2018.



ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo vial Red Vial 6 (221,7 km.):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72,7 km.) ▪ Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1,6 km.) ▪ Cerro Calavera – Pampa Clarita (18,7 km.) ▪ Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33,1 km.) ▪ Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41,1 km.) ▪ Empalme San Andrés – Guadalupe (54,5 km.) 	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. ▪ Si la segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años (opción de ampliación de plazo). 	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 28 de agosto de 2007. ▪ Adenda 2: 8 de abril de 2009. ▪ Adenda 3: 16 de marzo de 2010. ▪ Adenda 4: 15 de junio de 2011. ▪ Adenda 5: 13 de agosto de 2012. ▪ Adenda 6: 30 de enero de 2015. ▪ Adenda 7: 20 de julio de 2016 ▪ Adenda 8: 01 de diciembre de 2016 ▪ Adenda 9: 01 de diciembre de 2016 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9
5	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.6. (p. 21)
6	Factor de competencia	Retribución al Estado.	Cláusula 1.5. (p. 17) Cláusula 8.19. (p. 55)
7	Capital mínimo	USD 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio USD 5 millones que se completará como mínimo a USD 15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	Cláusula 3.3. (p. 22 y 23)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: <ul style="list-style-type: none"> - Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. - Por un monto de USD 9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes. 	Cláusula 9.2. (p. 61 y 62)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Ingresos por tráfico: Se asegura un ingreso mínimo por peaje de: <ul style="list-style-type: none"> - 9,2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. - 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. - 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión. 	Cláusula 9.10. (p. 69 y 70)
10	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Primera etapa: USD 58 711 889,83 (monto re-estimado), no incl. IGV</i> - <i>Segunda etapa: USD 45 456 614,29 (monto re-estimado), no incl. IGV</i> 	Cláusula 1.5. (p. 14) y Anexo II (p. 171-175) Adenda 2



N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Actividades Preparatorias (2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73 km.), progresiva 94+400 y Guadalupe. - Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica. ▪ <u>Primera Etapa (2 años siguientes a la entrega de predios):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. - Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). - Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. - Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. - Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 m. lineales (calzada derecha). ▪ <u>Segunda Etapa:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. - Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400. - Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237 m.), quebrada Tambo de Mora (min. 35 m.), quebrada Topará (min. 50 m.), para cada calzada. - Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés. 	Anexo II Adenda 2
12	Toma de Posesión de los Bienes	<p>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Predios del Sub Tramo 3:</u> El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009. b) <u>Predios del Sub Tramo 4:</u> El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009. 	Cláusula 5.2 Adenda 2
13	Obligaciones del Concesionario	<p><u>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</u></p> <p>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009. b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009. 	Cláusula 6.1 Adenda 2
14	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. 	Cláusula 15.12. (p. 102) Cláusula 15.13. a) y b) (p. 103-105)
15	Penalidades	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0,03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	Cláusula 6.15. (p. 41)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor). ▪ Efectos de la caducidad. ▪ Procedimiento para la caducidad de la concesión. ▪ Liquidación del contrato. ▪ Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato. 	Cláusula 14.1.-14.16. (p. 87-100)
17	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La Reducción de los ingresos brutos anuales en 10% o más en un mismo año. ▪ El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores. <p>También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15% o menor al -15%.</p>	Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)
18	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.	Cláusula 9.5. (p. 63)
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ De accidentes personales. ▪ De riesgos laborales. ▪ De siniestros de bienes en construcción. ▪ De Obras Civiles Terminadas. ▪ De operación. ▪ Pólizas 3D. ▪ Otras pólizas (voluntario). 	Sección X (p. 70 - 76)
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A la toma de posesión del derecho de explotación. ▪ Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato. 	Cláusula 8.8. Cláusula 8.9.
21	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).
22	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peaje inicial de S/ 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. ▪ A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de USD 1,50 (más impuestos). 	Cláusulas 8.17. a) - c) (p. 53 y 54)
23	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU. ▪ En caso de que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios. 	Cláusula 8.17. d) (p. 54-55)
24	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1% de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión. ▪ 18,61% de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión. 	Cláusula 8.19.

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERÚ
Modalidad	AUTOSOSTENIBLE
Periodo:	2005 - 2019

a. Tráfico																
UNIDAD		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Número de Vehículos																
Ligero	Vehículo	1 097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242
Pesado	Vehículo	1 460 208	3 072 142	3 008 517	3 353 974	3 423 470	3 655 477	3 914 664	4 226 888	4 483 207	4 658 000	4 916 352	5 132 098	5 321 064	5 568 378	5 829 308
Número de Ejes cobrables																
Ligero	Eje	1 097 034	2 720 149	2 990 014	3 330 292	3 661 841	4 027 700	4 520 093	5 192 413	5 579 802	5 917 082	6 707 764	7 137 384	7 549 040	8 230 534	8 628 242
Pesado	Eje	5 003 784	10 534 624	10 674 479	12 365 850	12 636 267	13 836 697	14 968 221	16 299 548	17 440 242	18 304 586	19 273 212	20 067 114	21 007 356	22 074 540	23 238 028
Número de Vehículos por unidad de peaje:																
Chilca		1 258 730	2 782 432	3 167 104	3 516 240	3 769 616	4 119 002	4 505 122	5 042 726	5 309 444	5 572 262	6 120 630	6 467 264	6 655 290	7 037 396	7 308 396
Ligero	Vehículo	664 846	1 637 724	1 894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454
Pesado	Vehículo	593 884	1 144 708	1 272 450	1 418 462	1 440 354	1 547 110	1 636 460	1 746 364	1 843 668	1 902 308	2 025 580	2 138 582	2 189 468	2 285 712	2 391 942
Ica		580 484	1 336 767	1 234 589	1 386 557	1 411 794	1 573 004	1 767 318	1 961 491	2 136 883	2 243 468	2 424 334	2 524 236	2 720 522	2 984 034	3 202 536
Ligero	Vehículo	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1 026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578
Pesado	Vehículo	384 724	859 064	758 060	823 965	819 219	911 874	1 010 777	1 095 522	1 163 699	1 216 698	1 249 886	1 278 026	1 353 438	1 438 962	1 523 958
Jahuay		718 028	1 673 092	1 596 838	1 781 469	1 903 901	1 991 171	2 162 317	2 415 084	2 616 682	2 759 352	3 079 152	3 277 982	3 494 292	3 777 482	3 946 618
Ligero	Vehículo	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210
Pesado	Vehículo	481 600	1 068 370	978 007	1 111 547	1 163 897	1 196 493	1 267 427	1 385 002	1 475 840	1 538 994	1 640 886	1 715 490	1 778 158	1 843 704	1 913 408
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																
Chilca		2 643 234	5 443 000	6 277 300	7 191 972	7 481 588	8 205 122	8 899 426	9 816 840	10 435 138	10 933 040	11 839 116	12 497 004	12 945 996	13 705 784	14 378 022
Ligero	Ejes	664 846	1 637 724	1 894 654	2 097 778	2 329 262	2 571 892	2 868 662	3 296 362	3 465 776	3 669 954	4 095 050	4 328 682	4 465 822	4 751 684	4 916 454
Pesado	Ejes	1 978 388	3 805 276	4 382 646	5 094 194	5 152 326	5 633 230	6 030 764	6 520 478	6 969 362	7 263 086	7 744 066	8 168 322	8 480 174	8 954 100	9 461 568
Ica		1 511 358	3 433 529	3 196 024	3 629 357	3 681 103	4 192 070	4 697 943	5 148 639	5 528 086	5 863 110	6 104 308	6 258 052	6 715 090	7 240 168	7 721 364
Ligero	Ejes	195 760	477 703	476 529	562 592	592 575	661 130	756 541	865 969	973 184	1 026 770	1 174 448	1 246 210	1 367 084	1 545 072	1 678 578
Pesado	Ejes	1 315 598	2 955 826	2 719 495	3 066 765	3 088 528	3 530 940	3 941 402	4 282 670	4 554 902	4 836 340	4 929 860	5 011 842	5 348 006	5 695 096	6 042 786
Jahuay		1 946 226	4 378 244	4 191 169	4 874 813	5 135 417	5 467 205	5 890 945	6 526 482	7 056 820	7 425 518	8 037 552	8 449 442	8 895 310	9 359 122	9 766 884
Ligero	Ejes	236 428	604 722	618 831	669 922	740 004	794 678	894 890	1 030 082	1 140 842	1 220 358	1 438 266	1 562 492	1 716 134	1 933 778	2 033 210
Pesado	Ejes	1 709 798	3 773 522	3 572 338	4 204 891	4 395 413	4 672 527	4 996 055	5 496 400	5 915 978	6 205 160	6 599 286	6 886 950	7 179 176	7 425 344	7 733 674

b. Recaudación por cobro de peaje																
Año		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total	Und.	53 350	59 304	67 496	73 974	75 609	84 472	92 714	101 116	126 612 055	133 219 387	152 371 749	183 977 711	199 460 698	212 135 518	231 160 508
Livianos	Soles	3379530	13 741 767	15 545 739	18 316 606	20 140 126	22 152 350	24 846 998	28 558 272	30 513 610	31 703 089	37 510 110	45 301 038	49 604 428	54 588 030	58 981 559
Pesados	Soles	10 109 701	46 279 897	55 423 517	68 012 175	69 499 469	76 101 834	82 199 728	89 647 514	94 840 647	86 805 664	90 158 758	106 485 748	114 292 120	119 990 542	132 032 782
Prepago		0	-	-	-	-	-	-	-	1 255 986	14 710 421	24 694 565	32 176 081	35 558 167	37 556 946	40 146 167
Otros										1 813	213	8 316	14 844	5 982		



Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioeconomicos@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