



Plan de Negocios – Año 2021

17 de marzo 2021

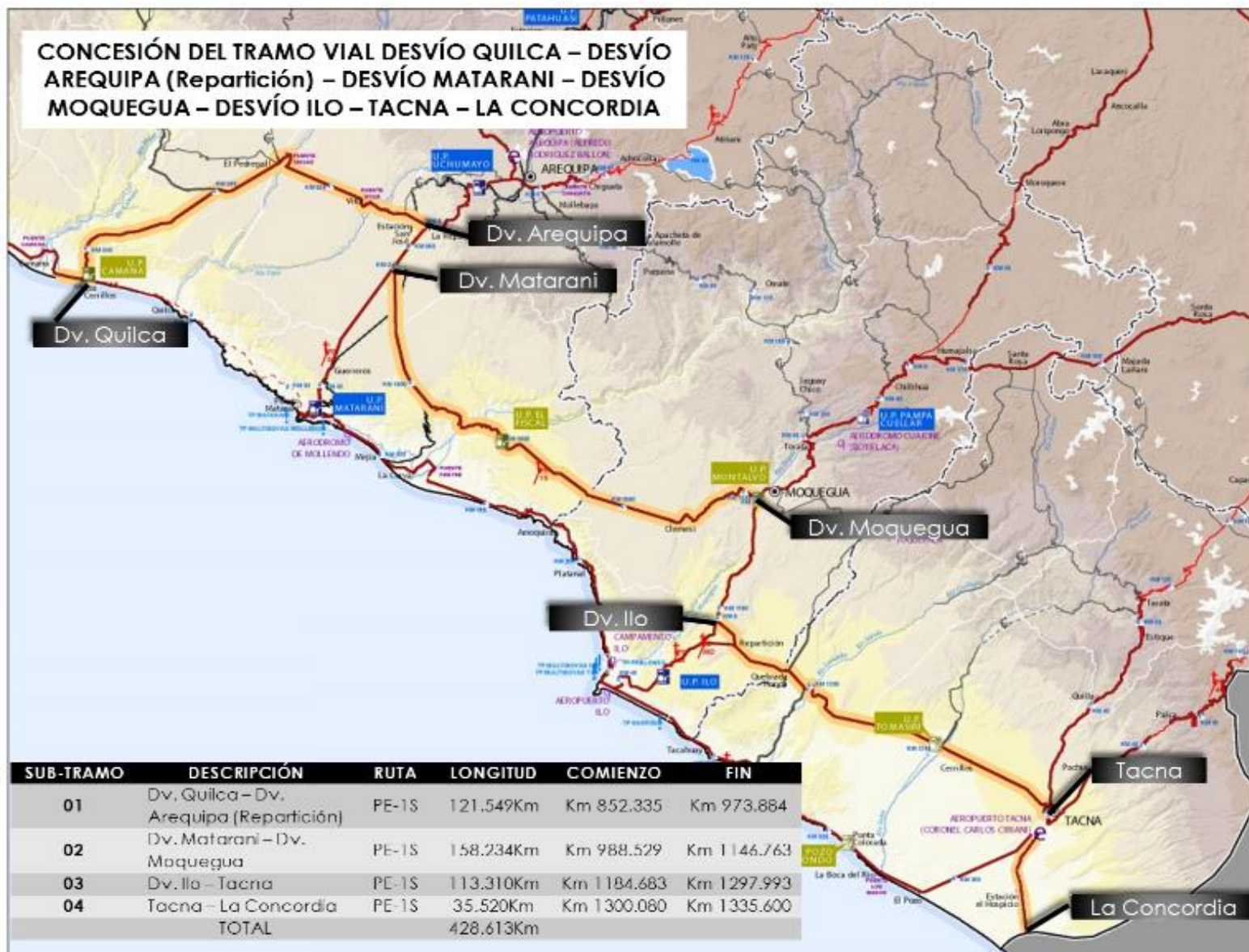
I. Introducción

- El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión del Tramo Vial Desvío Quilca – Desvío Arequipa (Repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia (en adelante, el Contrato de Concesión) entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesionaria Peruana de Vías – Covinca S.A. Cabe indicar que el 09 de mayo de 2016, se suscribió la Adenda N° 01 al Contrato de Concesión y el 10 de julio de 2019 se suscribió la Adenda N° 02.
- Al respecto, el citado Contrato establece la obligación de ejecutar Obras, mantener y operar 428 Km de la Panamericana Sur. En lo que se refiere a las actividades de construcción, en 440 Km de calzada sencilla, se ejecutan trabajos de Puesta a Punto; así mismo, se construirá una segunda calzada de 75 Km (en las regiones de Arequipa y Tacna), como parte de las obras distintas de Puesta a Punto, incluyendo también la ejecución de 6 óvalos, 12 intersecciones, 6 puentes peatonales, 3 puentes vehiculares, 1 pontón vehicular, 2 intercambios viales y 1 túnel.
- Las Obras de Puesta a Punto, así como los adelantos de inversión de las Obras distintas de Puesta a Punto (correspondientes a la Segunda Calzada entre los Km 920 y 930, intersección N° 03 y la Segunda Calzada en la zona del Complejo Fronterizo de Santa Rosa), han sido terminados y cuentan con aceptación del MTC.
- El 16 de noviembre de 2019 se ha hecho el encargo al Concesionario de la Ejecución de Obra Adicional “Construcción de la Vía Alternativa en el Complejo Fronterizo Santa Rosa para el Control Integrado Perú – Chile”. Esta obra ha sido terminada y cuenta con aceptación del MTC.

I. Introducción

- Mediante Laudo Arbitral del 14 de mayo de 2019 (en adelante, el Laudo Arbitral), confirmado por decisión del 07 de agosto de 2019, seguido en el Arbitraje de Derecho Ad Hoc entre Concesionario y Concedente, se ha reconocido que los deslizamientos de Siguas afectan al Contrato de Concesión, por lo que han quedado suspendidas determinadas obligaciones del Concesionario, e incluso alguna de ellas ha sido declarada como inexigible de forma permanente. Asimismo, se reconoció que el carácter de los deslizamientos es dinámico y continuo.
- Actualmente Covinca se encuentra realizando actividades de conservación en todos los sectores de las Obras de Puesta a Punto y 10.074 km de Obras distintas de Puesta a Punto.
- En lo que se refiere a la composición societaria, los accionistas de Covinca son: Pavimentos Colombia S.A.S: 76.62% (Socio Estratégico) y Nexus Infraestructura S.A.S.: 23.38%
- Actualmente Covinca cuenta con un total de 89 trabajadores en planilla.

I. Introducción



II. Aspectos Generales de la Infraestructura Concesionada

- Modalidad: Concurso de Proyectos Integrales (BOT)
- Actividades a realizar: Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento del Tramo Vial concesionado.
- Plazo de la Concesión: 25 años
- Fecha de inicio de operación de las 04 unidades de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) por parte de Covinca: 02 de marzo de 2013.
- Fecha de entrega del Subtramo 03: Dv. Ilo – Tacna y Subtramo 04: Tacna – La Concordia: 17 de julio de 2015 por Acta de Entrega N° 01-552-2015-MTC/20
- Fecha de entrega del Subtramo 01: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) y Subtramo 02: Dv. Matarani – Dv. Moquegua: 18 de setiembre de 2015 por Acta de Entrega Parcial N° 1 – RD N° 876-2015-MTC/20.
- Fecha de entrega de la Estación de Pesaje Móvil Tomasiri: 15 de enero de 2016.
- Fecha de inicio de Etapa de Explotación: 02 de marzo de 2013.
- El 09 de mayo de 2016, se suscribió la Adenda N° 01 al Contrato de Concesión, la cual modifica, entre otros aspectos, la división de las Obras Obligatorias en Obras de Puesta a Punto y Obras distintas de Punto.
- Asimismo, el 10 de julio de 2019, se suscribió la Adenda N° 02 la cual establece lo siguiente: (a) modificar las condiciones para la extinción, terminación y liquidación del Fideicomiso de Recaudación (b) establecer la realización de estudios para atender los deslizamientos en Sigwas y (c) establecimiento de plazos para la liberación de terrenos.

II. Aspectos Generales de la Infraestructura Concesionada

Obras de Puesta a Punto (OPP):

- Fecha de inicio: 27 de mayo de 2016.
- Fecha de aceptación (en distintos actos, en último en fecha): 26 de agosto de 2020.
- Monto de la inversión real del Concesionario a la fecha (en corrientes): S/ 180'369,258.43 + IGV.

Adelanto de Obras distintas de Puesta a Punto (ODPP) – Cláusula 6.12-A y Adelanto de Obras distintas de Puesta a Punto (ODPP) en el Complejo Fronterizo – Acta Trato Directo del 03 de febrero de 2017:

- Fecha de inicio: 03 de julio de 2016 y 24 de mayo de 2017.
- Fecha de aceptación: 26 de abril de 2018 y 14 de noviembre de 2018.
- Monto de la inversión real del Concesionario a la fecha (en corrientes): S/ 17'661,869.34+ IGV.

Obra Adicional “Construcción de Vía Alternativa en el Complejo Fronterizo”

- Fecha de inicio: 10 de diciembre de 2019.
- Fecha de aceptación: 31 de agosto de 2020.
- Monto de la inversión real del Concesionario a la fecha (en corrientes): S/ 8'581,057.99 + AR + IGV.

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

043

- A.1. Operaciones
- Peajes, Pesajes y SSOO: Infraestructura, equipamiento y mantenimientos: S/ 1'097,777.55 + IGV.
 - Gestión Vial: S/ 1'515,973.71 + IGV
- A.2. Obras Obligatorias
- En el siguiente cuadro se muestran las inversiones por obras ejecutadas al 2020, por las Obras Distintas de Puesta a Punto, Obras de Puesta a Punto así como la Obra Adicional:

CUADRO N° 01: MONTOS HISTÓRICOS DE INVERSIONES ANUALES EJECUTADAS AL 2020			
DESCRIPCIÓN	DETALLE	ACUMULADO 2013-2019	2020
OBRAS DE PUESTA A PUNTO	OBRAS CIVILES	S/ 180,369,258.43	S/ -
	INVERSIÓN EDI	S/ 82,959,558.31	S/ -
	INVERSIÓN VARIACIÓN DE METRADOS	S/ 84,102,026.87	S/ -
	AJUSTE DE PRECIOS	S/ 13,307,673.25	S/ -
OBRAS DISTINTAS DE PUESTA A PUNTO	OBRAS CIVILES	S/ 17,661,869.34	S/ -
	INVERSIÓN EDI	S/ 14,585,218.31	S/ -
	INVERSIÓN VARIACIÓN DE METRADOS	S/ 1,850,630.40	S/ -
	AJUSTE DE PRECIOS	S/ 1,226,020.63	
OBRA ADICIONAL	OBRAS CIVILES	S/ -	S/ 8,581,057.99
	INVERSIÓN EDI	S/ -	S/ 7,874,642.05
	INVERSIÓN VARIACIÓN DE METRADOS	S/ -	S/ 597,775.83
	AJUSTE DE PRECIOS	S/ -	S/ 108,640.11
TOTAL INVERSIONES ANTES DEL IGV		S/ 211,338,801.03	S/ 8,581,057.99

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

B.1. Aspectos Operativos - Operaciones:

- Contamos con 04 Unidades de Peaje y una Estación de pesaje Móvil, las cuales tienen sistemas de control, eficientes y confiables. En lo que se refiere al pesaje móvil, Covinca se encarga de la operación, mientras que a funcionarios de la SUTRAN les corresponde la fiscalización e imposición de sanciones.
- Si bien el cobro de la Tarifa se debió realizar las 24 horas del día, todos los días sin excepción, en las 04 Unidades de Peaje bajo administración de Covinca, entre el 10 de mayo y el 17 de junio de 2020, el Concesionario no pudo ejercer este derecho por actos del Estado (Ley N° 31018), misma que posteriormente fue declarada como inconstitucional por parte del Tribunal Constitucional.
- La Estación de Pesaje Móvil de Tomasiri, cuenta con una balanza de precisión para el pesaje de los vehículos de transporte de carga y mercancía, que operó las 24 horas del día, los 365 días del año. Dicha estación cuenta con un certificado de calibración vigente, emitido mediante Certificado de Verificación Posterior GM - VP - 001 – 2021 de fecha 24 de febrero de 2021. Brindamos capacitación constante y motivación a nuestros colaboradores para brindar un trato cordial a los usuarios.
- Los usuarios tuvieron la oportunidad de presentar sus reclamos de las siguientes formas: Libro de Reclamaciones, Documento escrito, Vía telefónica, Correo electrónico y Formulario de reclamos en la Página web.

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

B.1. Aspectos Operativos - Operaciones:

- Mediante Cartas COV-636-20 y COV-637-20, se ha informado al Regulador que desde el 30 de agosto de 2020, se han implementado los siguientes Servicios Obligatorios:
 1. Sistema de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas
 2. Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia– Postes SOS, cuyas llamadas serán registradas y atendidas en el CAE.
- Para brindar este servicio, COVINCA cuenta con 46 postes SOS y una Central de Atención de Emergencia (C.A.E.). La operación será las 24 horas, los 365 días del año, integrando desde la oficina de Moquegua. El sistema de Comunicación permitirá atender todas las llamadas telefónicas (desde fijo, celular o WhatsApp) o por enlace directo desde los Postes SOS.
- El operador(a) de la C.A.E. será el responsable de generar la interacción de los distintos recursos asignados por COVINCA, para lo cual cuenta con un sistema instalado que le permitirá ubicar los recursos en un mapa y estimar rutas y tiempos de atención.

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

B.1. Aspectos Operativos - Operaciones:

- Mediante Cartas COV-636-20 y COV-637-20, se ha informado al Regulador que desde el 30 de agosto de 2020, se han implementado los siguientes Servicios Obligatorios:

3. Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado

- Para brindar este servicio, COVINCA está alquilando tres ambulancias Tipo II, adicionalmente contará con convenios con las Compañías de Bomberos de la zona, como la B-35 de Camaná, B-189 de Samegua (Moquegua) y B-34 de Tacna
- El traslado se efectuará de acuerdo al nivel de complejidad de la emergencia o accidente.



III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

B.1. Aspectos Operativos - Operaciones:

- Mediante Cartas COV-636-20 y COV-637-20, se ha informado al Regulador que desde el 30 de agosto de 2020, se han implementado los siguientes Servicios Obligatorios:

4. Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de cien (100) kilómetros:
Implementación de Auxilio Mecánico y Grúa

- Para brindar este servicio, COVINCA está alquilando dos grúas pesadas, una grúa ligera y tres vehículos de auxilio mecánico.
- El traslado de vehículos se efectuará hasta la estación de servicio más próxima, al lugar de la ocurrencia del desperfecto o accidente.



5. Oficinas para uso de la policía en los Peajes de Montalvo, El Fiscal y Tomasiri.

- Para brindar este servicio, COVINCA ha implementado contenedores, ubicados en los Peajes de Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri.
- El área de estas oficinas es de 28 m² e incluye tres ambientes (Oficina, Cocina y SS.HH.).

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

B.1. Aspectos Operativos - Operaciones:

- Durante el 2020 se realizaron trabajos de mantenimiento y limpieza permanente de las 4 unidades de peaje y del pesaje móvil.
- La empresa Auditora de los flujos vehiculares del año 2020, fue TARYET SL EN PERU.
- En las áreas de peaje y pesaje a cargo del Concesionario, no ocurrieron accidentes durante el año 2020.
- La Medición del TEC del año 2020 por parte del Concesionario, fue realizada por la empresa TARYET, obteniéndose resultados por debajo del límite establecido en el Contrato de Concesión.

Tabla III-4 Datos del TEC para los peajes a cargo de la Concesión

Peaje	Caseta	TEC	Medida
Camaná	1	37	Segundos
Camaná	2	25	Segundos
Camaná	3	26	Segundos
Camaná	4	19	Segundos
Montalvo	1	35	Segundos
El Fiscal	1	40	Segundos
Tomasiri	1	41	Segundos

Fuente: Informe de Medición del TEC 2020-TARYET

Tabla III-5 Evolución histórica de Accidentes de Tránsito en los Peajes

INDICADOR	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de accidentes	0	0	0	0	0	0	0	0
Número de personas heridas	0	0	0	0	0	0	0	0
Número de personas fallecidas	0	0	0	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración Propia

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

B.2. Aspectos Operativos - Mantenimiento:

- El Concesionario realizó el Mantenimiento Rutinario y actividades de conservación vial para garantizar la Transitabilidad de la carretera concesionada y el cumplimiento de los Niveles de Servicio.
- En todos nuestros Subtramos en concesión, están definidas las actividades anuales de conservación, que se ejecutaron a fin de mantener los Niveles de Servicio, exigidos en el Contrato de Concesión, de esa forma brindar un buen servicio a los usuarios de la carretera Panamericana Sur.



III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

B.3. Aspectos Operativos – Medio Ambiente:

- En el año 2020, en las Áreas de peaje recibidas, no se han tenido incidentes ni Conflictos ambientales.

B.4. Aspectos Operativos - Seguridad:

- En el año 2020, no se registraron accidentes laborales en las oficinas, ni en los Peajes que administra el Concesionario. Se realizó las elecciones para la renovación del comité Seguridad y Salud en el Trabajo y se han elaborado y actualizado documentos (formatos y procedimientos) relacionados a la gestión documentaria y de registros para el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo de la empresa. Salud ocupacional.
- De otro lado, con fecha 01 de abril de 2020, COVINCA aprobó la primera versión del Plan para la Vigilancia, Prevención y Control del Covid-19 en la empresa, a fin de implementar medidas en el marco de las actividades de operación, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial. A al fecha, el Plan de Covinca está vigente la versión 07, aprobada en el Sesión Extraordinaria N°006-2020 del Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo, celebrada del día 17 de diciembre de 2020.
- Cabe indicar que en atención al Oficio N° 05300-2020-GSF-OSITRAN, recibido por correo electrónico el 20 de julio de 2020, desde el mes de agosto de 2020, Covinca ha presentado de manera mensual el Informe del cumplimiento de dicho Plan.
- En cumplimiento con todas las normas, Covinca además ha implementado más de 20 capacitaciones en diferentes temas de SST y prevención de Covid.

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

D. Aspectos Administrativos y Financieros:

En la siguiente tabla se presenta el histórico del Estado de Ganancias y Pérdidas desde el inicio de la explotación:

INDICADOR	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
INGRESOS	S/ 7,976,740.00	S/ 9,186,175.00	S/11,776,988.00	S/ 45,502,052.00	S/107,562,727.00	S/ 92,968,940.00	S/ 68,443,491.00	S/ 43,010,435.00	S/ 386,427,548.00
COSTOS	S/6,406,841.00	S/5,816,957.00	S/ -6,943,605.00	S/ -38,534,182.00	S/ -99,649,676.00	S/ -75,999,754.00	S/ -59,965,950.00	S/ -21,982,129.00	S/ -315,299,094.00
GASTOS OPERATIVOS	S/ -2,370,474.00	S/ -3,079,240.00	S/ -2,994,395.00	S/ -4,135,901.00	S/ -4,683,522.00	S/ -4,902,784.00	S/ -5,818,458.00	S/ -5,675,336.00	S/ -33,660,110.00
UTILIDAD OPERATIVA	S/ -800,575.00	S/ 289,978.00	S/ 1,838,988.00	S/ 2,831,969.00	S/ 3,229,529.00	S/ 12,066,402.00	S/ 2,659,083.00	S/ 15,352,970.00	S/ 37,468,344.00
GASTOS FINANCIEROS NETOS	S/ 20,934.00	S/ -526,251.00	S/ -2,986,652.00	S/ -2,275,509.00	S/ -1,386,517.00	S/ -9,289,187.00	S/ -2,654,663.00	S/ -18,026,583.00	S/ -37,124,428.00
UTILIDAD ANTES DE INTERES E IMPUESTOS	S/ -779,641.00	S/ -236,273.00	S/ -1,147,664.00	S/ 556,460.00	S/ 1,843,012.00	S/ 2,777,215.00	S/ 4,420.00	S/ -2,673,613.00	S/ 343,916.00
IMPUESTOS A LA RENTA	S/ 292,245.00	S/ 94,042.00	S/ 321,346.00	S/ -155,809.00	S/ 543,688.00	S/ -819,278.00	S/ -1,304.00	S/ 788,716.00	S/ 1,063,646.00
UTILIDAD / PERDIDA NETA	S/ -487,396.00	S/ -142,231.00	S/ -826,318.00	S/ 400,651.00	S/ 2,386,700.00	S/ 1,957,937.00	S/ 3,116.00	S/ -1,884,897.00	S/ 1,407,562.00

Fuente: Informes de Auditoría de los EEFf del 2013 al 2019, y proyección 2020.

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

D. Aspectos Administrativos y Financieros:

CUADRO N° 09 : PÓLIZAS DE SEGURO				
PÓLIZA	TIPO	ENTIDAD FINANCIERA	IMPORTE TOTAL (US\$)	VENCIMIENTO
2031510100347	Póliza de Seguro de Incendio Multiriesgo	Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.	USD \$ 1,400,085.00	17/07/2021
2221510100094	Póliza de Seguro de Deshonestidad/Destrucc/Desaparic-3D	Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.	USD \$ 910,000.00	17/07/2021
2401510100269	Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil	Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.	USD \$ 1,000,000.00	17/07/2021
2031510100241	Póliza de Seguro de Incendio Multiriesgo – Seguro de Obras Civiles Terminadas - OCT	Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.	USD \$ 249,623,870.19	17/07/2021
7021659900115	Póliza de Seguro Complementario Accidentes de Trabajo de Riesgo S.C.T.R. Salud	Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.	0.40% del Monto Bruto de Planilla Mensual	1/04/2021
7011659900379	Póliza de Seguro Complementario Accidentes de Trabajo de Riesgo S.C.T.R. Pensión	Mapfre Perú Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.	0.40% del Monto Bruto de Planilla Mensual tope remuneración máxima asegurable	1/04/2021

Fuente: Elaboración Propia

(*) La Obra: Vía Alternativa Complejo Santa Rosa para el Control Integrado Perú – Chile fue aceptada con fecha 31 de agosto de 2020, por lo que se procedió a la inclusión en la póliza de Bienes en Operación.

III. Resumen Ejecutivo: Principales Indicadores y metas alcanzadas en el año 2020

D. Aspectos Administrativos y Financieros:

CUADRO N° 10 : FORMATO CARTAS FIANZAS				
CARTAS FIANZAS	TIPO	ENTIDAD FINANCIERA	IMPORTE TOTAL (US\$)	VENCIMIENTO
77883-6	Fiel Cumplimiento de Contrato de Concesión	Banco Interbank	USD 10,800,000.00	16/02/2022
7694-3	Fiel Cumplimiento de Ejecución de OPP	Banco GNB	S/9,880,914.00	30/05/2021
93220-5	Fiel Cumplimiento de ejecución de Obra (Acta de Acuerdo para el encargo de Ejecución de Obra Adicional “Construcción de la Vía Alternativa en el Complejo Fronterizo Santa Rosa para el Control Integrado Perú – Chile”, del 26 de noviembre de 2019)	Banco Interbank	S/982,266.00	31/08/2021
95376-1	Fiel Cumplimiento para garantizar el adelanto del 50% para la elaboración de los estudios relacionados a la fase I de la solución definitiva de los deslizamientos producidos en el Subtramo 1 desvío Quilca-Desvío Arequipa (Repartición)- en el distrito San Juan de Siguan, Arequipa suscrita el 26 de septiembre de 2020.	Banco Interbank	S/596,884.72	23/09/2021

Fuente: Elaboración Propia

(*) No corresponde la renovación al vencimiento de la Carta Fianza N° 93220-5 por la ejecución de la Obra “Construcción de la Vía Alternativa en el Complejo Fronterizo Santa Rosa para el Control Integrado Perú – Chile”, debido a la aceptación de la misma el 31 de agosto de 2020.

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

A.1. Programación de Inversiones - operaciones:

a) Operación y cumplimiento de Niveles de Servicio

Tabla IV-1 Costos referenciales de operación y cumplimiento de Niveles de Servicio en el Sub Tramo I, II, III y IV

Item	Descripción	Inversión S/
1	Actividades de Mantenimiento en el Tramo Vial, las Unidades de Peaje y Pesaje	11'500,000.00

* Los precios no incluyen IGV
Fuente: Elaboración Propia

b) Presupuesto referencial para el cambio de software de recaudo y renovación de equipos

DETALLE	IMPORTE S/
Sistema de Control y Cobro de Peaje y Detracción en todos sus niveles de trabajo (Vía / Estación / Gestión – CCO), incluirá la facturación electrónica y renovación de equipos de cómputo y electromecánicos.	468,903.68

* Los precios no incluyen IGV
Fuente: Elaboración Propia

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

056

A.1. Programación de Inversiones – Obra Obligatoria:

La Adenda N° 02 al Contrato de Concesión firmada el 10 de julio de 2019 establece que el Concedente realizará (directamente o mediante terceros contratados conforme a las Leyes Aplicables) y aprobará los estudios relacionados a la solución definitiva del deslizamiento de Siguas en un plazo de 36 meses desde la firma de dicha Adenda.

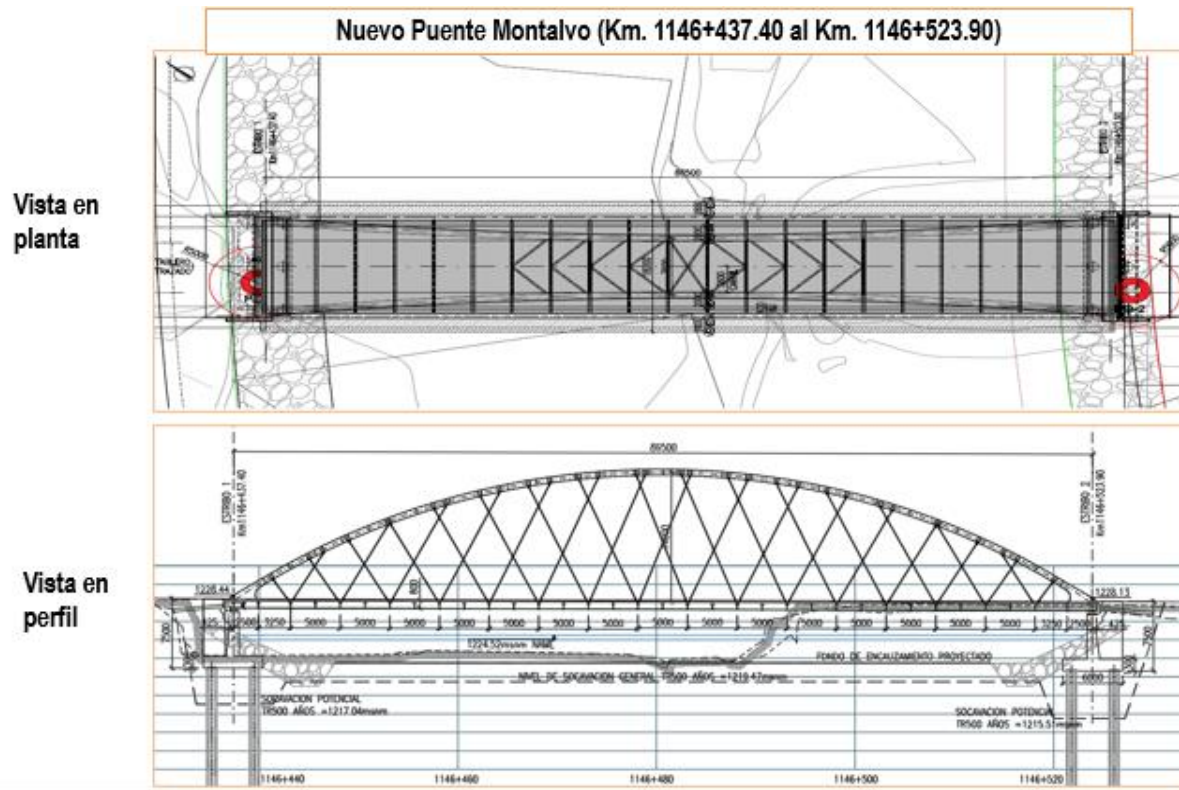
De aceptarse la vinculación de estas obras de solución definitiva al Contrato de Concesión, corresponda suscribir una nueva Adenda al Contrato de Concesión, mediante la cual se formalice el encargo de la ejecución al Concesionario.

Así, se evidencia que a la fecha, el inicio de las inversiones relacionadas con las Obras distintas de Puesta a Punto se encuentra condicionado a la negociación y posterior suscripción de una nueva modificación al Contrato de Concesión, lo cual, de acuerdo con lo señalado, podría ocurrir a partir del año 2022. Por lo tanto, en el presente Plan no se presenta la información relacionada a la ejecución de las inversiones por concepto de Obras Obligatorias.

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

A.2. Programación de Inversiones – Obra Adicional Nuevo Puente Montalvo:

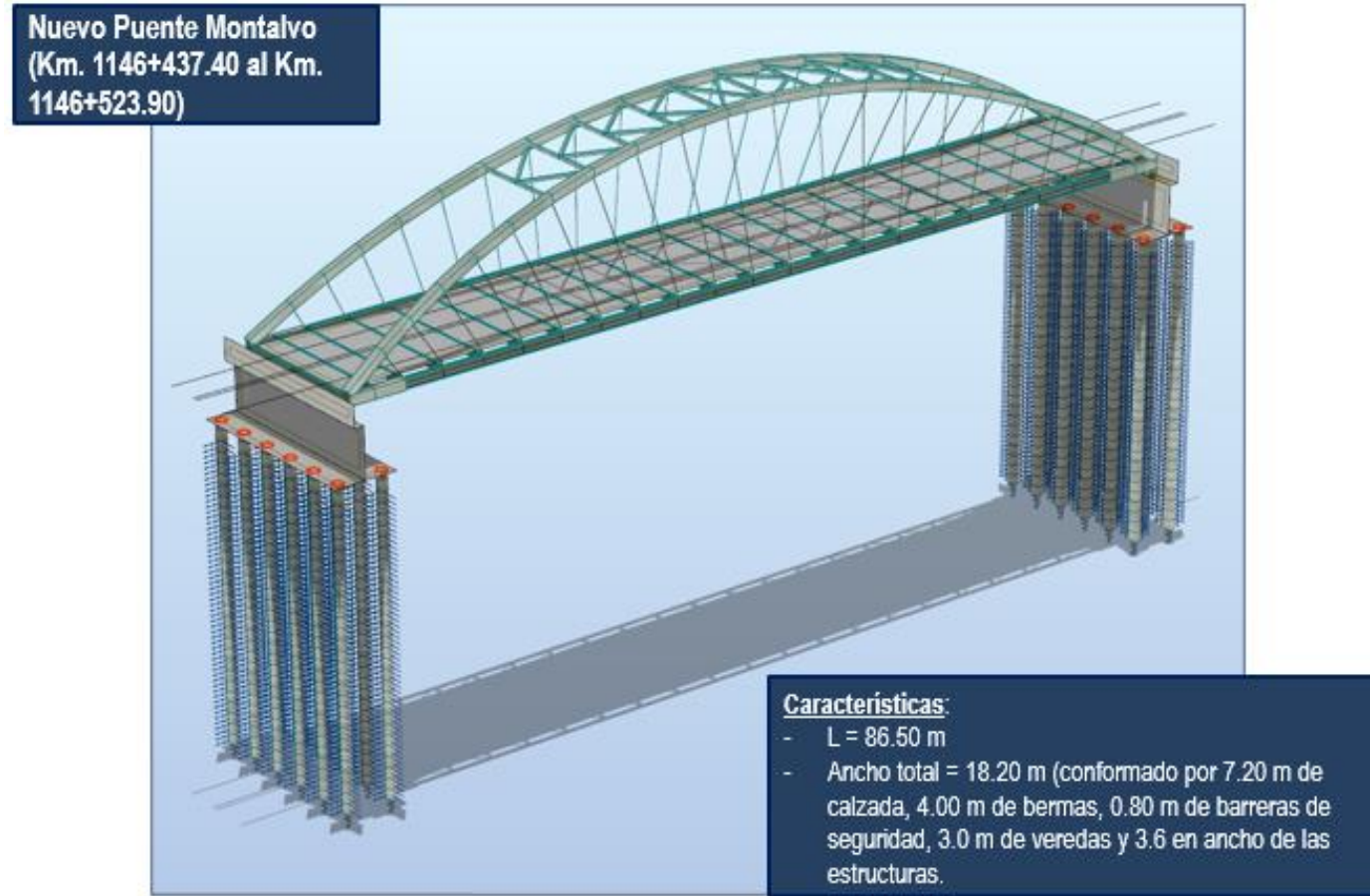
- En ese marco, con fecha 10 de enero de 2020, el Concedente y el Concesionario suscribieron el Acta de Acuerdos para la elaboración de los estudios para la ejecución de la obra Adicional Nuevo Puente Montalvo.
- Actualmente, Covinca está elaborando el Estudio de Ingeniería del puente. A continuación, se presenta el gráfico con el predimensionamiento del Nuevo Puente Montalvo:



IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

058

A.2. Programación de Inversiones – Obra Adicional Nuevo Punte Montalvo:



IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021


059

B.2. Aspectos Operativos-Operaciones:

- En el 2021 se continuará aplicando las estrategias de conservación de los bienes para las unidades de peaje y pesaje, asimismo, se realizará un monitoreo constante para garantizar el correcto funcionamiento de los equipos de Peaje y Pesaje.
- Continuar efectuando el cobro de la tarifa las 24 horas del día, todos los días sin excepción, en las 04 unidades de peaje que administramos: Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri.
- La balanza del pesaje Tomasiri tiene un certificado de calibración vigente, emitido mediante Certificado de Verificación Posterior GM - VP - 001 – 2021 de fecha 24 de febrero de 2021.
- Los usuarios tendrán la oportunidad de presentar sus reclamos de las siguientes formas: Libro de Reclamaciones, Documento escrito, Vía telefónica, Correo electrónico y Formulario de reclamos en la Página web.
- Se continuará prestando los siguientes servicios a los usuarios:
 - ✓ Sistema de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas
 - ✓ Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia y Postes SOS, cuyas llamadas serán registradas y atendidas en el CAE.
 - ✓ Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado
 - ✓ Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de cien (100) kilómetros: Implementación de Auxilio Mecánico y Grúa.
 - ✓ Oficinas para uso de la PNP.

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

B.3. Aspectos Operativos-Conservación vías:

			AÑO 2021		PROGRAMA REFERENCIAL DE CONSERVACIÓN											
					CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN											
ACTIVIDAD	UND	FRECUENCIA	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre		
SUPERFICIE DE RODADURA Y BERMAS																
Limpieza de Calzada y bermas	km	Diario														
Remoción de Arena	km	Diario														
Limpieza de Derrumbes y Huaycos Menores	m3	Cuando ocurra														
Limpieza de Derrumbes y Huaycos Mayores	m3	Cuando ocurra														
Parchado Superficial en Calzada	m2	De ser necesario														
Parchado Profundo en Calzada	m2	De ser necesario														
Sello de Fisuras y Grietas en calzadas	ml	De ser necesario														
Sellos Asfálticos	m2	De ser necesario														
Sello de Fisuras y Grietas en Bermas	ml	De ser necesario														
Parchado Superficial de Bermas con Tratamiento Asfáltico	m2	De ser necesario														
Parchado Profundo de Bermas con Tratamiento Asfáltico	m2	De ser necesario														
DRENAJES																
Limpieza de Alcantarillas	und	De ser necesario Máximo Trimestral														
Reparación Menor de Alcantarillas de Concreto	und	De ser necesario														
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL																
Limpieza de Señales Verticales	und	Mensual														
Reposición de Señal Vertical	und	De ser necesario														
Limpieza de Poste kilométrico	und	Mensual														
Reposición de Poste Kilométrico	und	De ser necesario														
Limpieza de Guardavías	und	Mensual														
Reposición de Guardavías	und	De ser necesario														
Conservación de Marcas en el Pavimento	m2	De ser necesario														
Conservación de otros elementos de seguridad vial (tachas, delineadores, etc)	und	De ser necesario														
DERECHO DE VÍA																
Conservación del Derecho de vía	ml	De ser necesario Máximo Trimestral														
DRENAJES																
Limpieza de puentes y pontones	und	De ser necesario Máximo Trimestral														
Limpieza de cauces	und	De ser necesario														
Reparación Parcial o Total de Barandas de Concreto, de Puentes y de Pontones	ml	De ser necesario														
Reparación de pavimentos flexibles sobre puentes	m2	De ser necesario														
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS																
Control e Inspección	Km	Diario														

Actividades permanentes diario y mensuales
 Actividades para atención de emergencia
 Actividades de ser necesario, por el cumplimiento de los niveles de servicio
 Actividades Programadas

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

B.3. Aspectos Operativos- Medio Ambiente:

Carretera

- Desde el inicio de las obras y hasta el término de las mismas, daremos cumplimiento al Plan de Manejo Socio Ambiental (PMA)

Unidades de peaje y pesaje

- En las áreas de peaje recibidas y los terrenos de la vía existente que nos entregó el Concedente, tenemos proyectado, para el año 2021, la meta de no tener incidentes ni conflictos socio-ambientales.

B.4. Aspectos Operativos- Seguridad:

En el 2021 se mantendrá el Comité de Intervención frente al hostigamiento sexual, el Comité de SST, así como la implementación de todas las normas relacionadas con la prevención del Covid, incluyendo la remisión mensual del Informe sobre el Plan frente al Covid en la empresa.

Carretera

- Aplicación del Programa de Educación ambiental y Seguridad vial: Mediante charlas de Seguridad sobre Señales de Tránsito, Uso de Vías y Normas de tránsito.
- Ejecución del Plan de tránsito provisorio

Unidades de peaje y pesaje

- Uno de nuestros objetivos de Seguridad y Salud en la Empresa, es la de minimizar los riesgos laborales; por ello, al igual que en el año anterior, nuestra meta es no tener accidentes laborales.

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

062

C.1 Aspectos Económicos y Comerciales:

En la siguiente tabla se presenta la proyección del tráfico para el 2021

Proyecciones de tráfico e ingreso

INDICADOR	2021	
VEHICULOS		
LIVIANOS		1,838,184
PESADOS		1,386,212
INGRESOS		
RECAUDACIÓN LIVIANOS	S/	11,568,566.40
RECAUDACIÓN PESADOS	S/	36,809,538.40

Nota 1 – La proyección de demanda elaborado por ~~Steer Davies Gleave~~, incluye sentido de cobro S-N y N-S.

Nota 2 – La proyección de ingresos considera el cambio tarifario por reajuste que rige a partir del 20 de enero 2021, aprobado con el Oficio N° 0009-2021-GRE-OSITRAN. Las tarifas incluyen IGV.

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

C.2 Cambio del Régimen Tarifario:

Mediante Carta COV – 655 – 20, se informó al Regulador y al Concedente que, en atención a lo establecido en la cláusula 9.4.b) del Contrato de Concesión, a partir del miércoles 16 de septiembre de 2020 a las 00:00 horas, se realizó la primera modificación del régimen tarifario en las Unidades de Peaje de la Concesión

Asimismo, mediante Carta COV – 005 – 21, se informó al Regulador y al Concedente que, que en cumplimiento de lo establecido en la cláusula 9.5.a) del Contrato de Concesión, a partir del miércoles 20 de enero de 2021 a las 00:00 horas, será aplicable el siguiente régimen tarifario en las Unidades de Peaje de la Concesión:

Tarifa aplicable por sentido de desplazamiento en la Unidad de Peaje de Camaná:

Tipo de vehículo	Tarifa aplicable a partir del 20 de enero de 2021
Ligero	S/6.30
Pesado de 2 Ejes	S/12.70
Pesado de 3 Ejes	S/19.00
Pesado de 4 Ejes	S/25.40
Pesado de 5 Ejes	S/31.70
Pesado de 6 Ejes	S/38.10
Pesado de 7 Ejes	S/44.50
Pesado de 8 Ejes	S/50.80
Pesado de 9 Ejes	S/57.20
Pesado de 10 Ejes	S/63.50
Pesado de 11 Ejes	S/69.90
Pesado de 12 Ejes	S/76.30
Pesado de 13 Ejes	S/82.60
Pesado de 14 Ejes	S/89.00
Pesado de 15 Ejes	S/95.30
Pesado de 16 Ejes	S/101.70
Pesado de 17 Ejes	S/108.10
Pesado de 18 Ejes	S/114.40
Pesado de 19 Ejes	S/120.80
Pesado de 20 Ejes	S/127.10

Tarifa aplicable por sentido de desplazamiento en las Unidades de Peaje de El Fiscal, Montalvo y Tomasiri:

Tipo de vehículo	Tarifa aplicable a partir del 16 de setiembre de 2020
Ligero	S/6.30
Pesado de 2 Ejes	S/12.70
Pesado de 3 Ejes	S/19.10
Pesado de 4 Ejes	S/25.40
Pesado de 5 Ejes	S/31.80
Pesado de 6 Ejes	S/38.20
Pesado de 7 Ejes	S/44.50
Pesado de 8 Ejes	S/50.90
Pesado de 9 Ejes	S/57.30
Pesado de 10 Ejes	S/63.60
Pesado de 11 Ejes	S/70.00
Pesado de 12 Ejes	S/76.40
Pesado de 13 Ejes	S/82.70
Pesado de 14 Ejes	S/89.10
Pesado de 15 Ejes	S/95.50
Pesado de 16 Ejes	S/101.80
Pesado de 17 Ejes	S/108.20
Pesado de 18 Ejes	S/114.60
Pesado de 19 Ejes	S/120.90
Pesado de 20 Ejes	S/127.30

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

C.3 Fideicomiso de Retención:

- En atención a la a la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, Covinca y el Concedente han coordinado la necesidad de constituir el fideicomiso respecto de la no entrega de terrenos por parte del Concedente en el área de la progresiva 852 + 335 a la progresiva 852 + 555. Así, mediante Oficio N° 3415 - 2020-MTC/19, recibido el 09 de septiembre de 2020, el Concedente comunicó la aprobación de los términos del Contrato de Fideicomiso de Retención e indicó que se deberá depositar el Porcentaje de Retención que corresponda aplicar a las unidades de peajes del cuadro 9.1 del Contrato de Concesión.
- Por lo anterior, con fecha 10 de septiembre de 2020 se firmó el Contrato del Fideicomiso de Retención, con Fiduperú como empresa Fiduciaria, en donde se depositará la Inversión Proyectada no ejecutada de OPP entre las progresivas Km 852+355 al Km 852+555, ascendiente al monto de S/ 192,527.72, sin incluir el IGV, a ser aplicada para las Unidades de Peaje de Camaná, Fiscal, Montalvo y Tomasiri. Se precisa que el tipo de cambio será el de S/ 3.3705, el vigente al 15 de noviembre de 2019 (fecha de vencimiento del plazo máximo originalmente previsto para la culminación de las OPP, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.4 b) del Contrato de Concesión). Cabe indicar que por Carta COV – 823 – 20 del 23 de octubre de 2020, Covinca reiteró al Concedente que la retención a ser aplicada para las Unidades de Peaje de Camaná, Fiscal, Montalvo y Tomasiri, a ser depositada en el Fideicomiso de Retención, únicamente se deberá realizar hasta alcanzar el monto de la inversión no ejecutada, dejando reserva del derecho de aplicar dicha interpretación.

IV. Objetivos y Agenda de trabajo para el año 2021

065

D. Aspectos Administrativos y Financieros:

- Se mantendrán las pólizas de seguros vigentes, así como la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión.
- Se continuará con el control y seguimiento de las medidas del Plan para la Vigilancia, Prevención y Control de COVID-19 de la empresa, entre los trabajadores, sub contratistas y usuarios de la vía concesionada, mediante la desinfección de las áreas de trabajo, evaluación periódica de los colaboradores, medidas de higiene, sensibilización en prevención del contagio en el centro de trabajo, medidas preventivas, vigilancia de la salud del trabajador, e inspección de cumplimiento a los proveedores.
- Se mantendrá el cumplimiento de las medidas vigentes y futuras en el marco del estado de emergencia sanitaria, en materia de salud, seguridad, laboral, tributaria, entre otras, para garantizar el bienestar de nuestros colaboradores y continuidad de la operación de la infraestructura de transporte de la vía concesionada, contribuyendo al tránsito vehicular para el abastecimiento de alimentos, medicinas, seguridad, entre otros.
- Se seguirán generando nuevas oportunidades laborales para la población local, las mismas que se incrementaron con el inicio del cobro en doble sentido en los Peajes y la prestación de los Servicios Obligatorios.

E. Problemas que podrían afectar el desarrollo de la Concesión

E.1. Deslizamiento en Sigwas:

- El distrito de San Juan de Sigwas de la provincia de Arequipa y el distrito de Majes de la provincia de Caylloma en el departamento de Arequipa viene siendo afectado por derrumbes del talud como consecuencia de filtraciones provenientes de la irrigación Majes – Sigwas I y que afecta directamente al Sub-Tramo 1.
- Lo anterior ha evidenciado, que, en un corto plazo, la Calzada Actual en dicha sección, se verá comprometida por el derrumbe del talud inferior, lo que implicará la pérdida de la infraestructura. También, implicará que será imposible la construcción de la segunda calzada en la zona afectada, pues, incluso si ésta llegara a construirse, será imposible su puesta en servicio debido al riesgo que implicaría para los Usuarios, además de la pérdida del recurso económico por haberse construido en una zona cuya infraestructura se perdería en el corto plazo.
- Cabe indicar que según el Informe Técnico No. A6748, “Dinámica y Monitoreo del Deslizamiento de Sigwas” elaborado por el Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico – INGEMMET, del Ministerio de Energía y Minas, se recomienda que se realice el cierre definitivo del sector afectado de la vía existente cuando los deslizamientos lleguen al canal de irrigación ubicado a 40 metros de dicha vía. Pues bien, a la fecha de elaboración del presente Informe, los Deslizamientos han sobrepasado el canal indicado.

E. Problemas que podrían afectar el desarrollo de la Concesión

E.1. Deslizamiento en Sigwas:



E. Problemas que podrían afectar el desarrollo de la Concesión

E.1. Deslizamiento en Sigwas:

Gestiones legales realizadas para atender los deslizamientos de Sigwas:

- a) Mediante Laudo Arbitral del 14 de mayo de 2019 (en adelante, el Laudo Arbitral), confirmado por decisión del 07 de agosto de 2019, seguido en el Arbitraje de Derecho Ad Hoc entre Concesionario y Concedente. (Cabe indicar que el 16 de enero de 2020 la Primera Sala Comercial de Lima ha emitido su decisión final declarando infundado el Recurso de Anulación presentado por el (MTC), confirmando la validez del Laudo Arbitral)
- b) Por Adenda N° 02 suscrita el 10 de julio de 2020, el Concedente y el Concesionario han reconocido la existencia de hechos sobrevinientes a la firma del Contrato de Concesión y a su Adenda N° 1, que afectan el cumplimiento de los derechos y obligaciones del Contrato de Concesión. Por ello, se acordó modificar el Contrato de Concesión.
Entre los acuerdos, por Adenda N° 02 se acordó que el Concedente realizará y aprobará los estudios relacionados a la solución definitiva del deslizamiento producido en el Subtramo 1 (Dv Quilca – Dv Arequipa (Repartición)) en el distrito de San Juan de Sigwas, Arequipa, en un plazo de 36 meses desde la firma de la Adenda. En atención a ello, mediante Acta de Acuerdos suscrita el 26 de agosto de 2020 con el Concedente, se reguló el encargo al CONCESIONARIO de la elaboración de los estudios relacionados a la Fase I de la Solución Definitiva del Deslizamiento.
- c) Por Acta de Trato Directo del 06 de diciembre de 2016, se acordó la ejecución de la vía provisional que tiene por finalidad permitir el paso de los vehículos, frente a los derrumbes suscitados en la zona de Sigwas. El 08 de noviembre de 2017 se culminó satisfactoriamente las obras. Sin embargo, queda pendiente la reubicación de postes de alta tensión y algunas modificaciones adicionales necesarias para la seguridad del tránsito

E. Problemas que podrían afectar el desarrollo de la Concesión

E.2. Peajes en la Costanera:

- Durante el desarrollo del Concurso del que derivó del Contrato de Concesión, el Estado Peruano informó a todos los postores que durante el primer trimestre de 2015 entrarían en servicio los Tramos de la Costanera con unidades de peaje a distancias similares a las contempladas en el proyecto a nuestro cargo (ver: Circular N° 16, y Memorándum N° 3202-2011-MTC/20 de fecha 06 de octubre del 2011).
- Sin embargo, el Concedente no cumplió en su oportunidad con dicha obligación y, hasta la fecha se mantiene en condición de incumplimiento, lo que viene afectando sensiblemente la operación de la concesión, así como la recaudación de los recursos del peaje.
- Por su parte, en la Adenda N° 02 el Concedente se estableció como fecha de entrada en operación de estas unidades de peaje el 30 de octubre de 2019. Actualmente, el Peaje Quilca inició el cobro y operación el 18 de noviembre de 2019; no obstante, el Peaje Punta Bombón no se encuentra en funcionamiento.

E. Problemas que podrían afectar el desarrollo de la Concesión

E.3. Liberaciones prediales e Interferencias que afectan la ejecución de las Obras Distintas de Puesta a punto e Interferencias que afectan la Puesta a Punto.:

- A la fecha, el Concedente ha cumplido con entregar la Calzada existente con excepción de los metros correspondientes al Óvalo de Quilca (220m entre el Km 852+335 al Km 852+555).
- De otro lado, el Concedente ha entregado 20 kilómetros y el sector ubicado en el Complejo Fronterizo, ambos necesarios para el adelanto de ejecución de las Obras distintas de Puesta a Punto a solicitud del Concedente. Cabe mencionar que las obras en estos kilómetros fueron ejecutadas y a la fecha cuentan con aceptación por parte del Concedente.
- Por ello, actualmente sólo se ha cumplido con entregar un 13%, aproximadamente, de los terrenos necesarios para la ejecución de las Obras distintas de Puesta a Punto. Cabe indicar que el plazo para la entrega de cuánto menos el 70% de los terrenos necesarios para las Obras distintas de Puesta a Punto se venció el 9 de mayo de 2017, y el plazo para entregar el 30% restante (saldo) se venció el 29 de julio de 2017. Sin embargo, de acuerdo con las modificaciones realizadas en la Adenda N° 02, dicho plazo ha sido nuevamente extendido hasta el 10 de julio de 2023.

F. Aspectos o Punto críticos que existen por resolver con el Concedente o con OSITRAN

F.1. Restablecimiento del Equilibrio Económico Financiero:

- El Contrato de Concesión define, en su Cláusula 2.7, que una de sus características principales “...es que en todo momento se debe mantener el equilibrio económico-financiero de las Partes”, razón por la que, en su Cláusula 10.7, ambas Partes se comprometen a “...mantener a lo largo de todo el período de duración del Contrato el equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes.”
- Ante la propagación del COVID-19, el Estado Peruano declaró el 15 de marzo del 2020 el estado de emergencia nacional y el aislamiento social obligatorio, así como otras normas complementarias y ampliatorias, mediante las cuales se restringieron derechos de los ciudadanos y de las empresas del país. Dichas normas han impactado negativamente en la Concesión, toda vez que han generado una reducción significativa del tráfico del área concesionada, durante todo el año 2020, e incluso durante el año 2021, afectando los ingresos esperados de la Concesionaria, los cuales son la única fuente de pago de las inversiones y obligaciones frente al Estado, bancos, proveedores, personal, y otros.
- Todos los efectos previamente indicados, suponen una afectación directa a los ingresos del Concesionario por medidas legales (o cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables) por lo que, este concepto podría ser reclamado aplicando el mecanismo y procedimiento de EEF establecida en el Contrato de Concesión, previa presentación de la documentación a OSITRAN y al Concedente.

F. Aspectos o Punto críticos que existen por resolver con el Concedente o con OSITRAN

F.2. Efectos negativos de la Ley N° 31018:

- El 9 de mayo de 2020 se publicó en el diario oficial El Peruano la Ley N° 31018, con la que el Estado Peruano ordenó a los concesionarios de carreteras, comprendiendo a COVINCA, que no se cobre peaje, sin derecho a compensación alguna y a pesar de haber pactado expresamente en el Contrato de Concesión y el Contrato de Garantías que se tendría ese derecho durante toda la vigencia de nuestra Concesión.
- Se procedió a suspender el cobro del peaje a lo largo de la Concesión desde las 00:00 horas del 10 de mayo de 2020, Covinca dejó a salvo la posición respecto de la inaplicación de la Ley 31018 al Contrato de Concesión, del incumplimiento del Concedente al Contrato de Concesión y Contrato de Garantías. En efecto, el 15 de mayo de 2020, Covinca presentó una acción de amparo ante el Poder Judicial sobre la Ley 31018. De manera simultánea, se presentó una medida cautelar buscando la suspensión de los efectos la Ley 31018 hacia Covinca, siendo que dicha medida fue resuelta a favor de Covinca, por lo que a las 00:00 horas del 18 de junio de 2020 se reinició el cobro de los peajes.
- Posteriormente el Concedente, a través del Poder Ejecutivo, presentó una demanda de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional contra la Ley 31018, declarándose fundada mediante la Sentencia 359/2020 de fecha 25 de agosto de 2020.
- Dicha medida, sin embargo, no elimina el incumplimiento de lo pactado en el Contrato de Concesión, ni los daños que ha causado el Concedente, al impedir el ejercicio del derecho de cobro claramente pactado en el Contrato de Concesión. En atención a ello, corresponderá que el Concedente compense al Concesionario por los efectos negativos de la norma que ha sido declarada inconstitucional.

F. Aspectos o Punto críticos que existen por resolver con el Concedente o con OSITRAN

F.3. Tramitar Adenda al Contrato de Concesión (Adenda integral), así como otros acuerdos:

- Debido a la ocurrencia de eventos ajenos al control del Concesionario, la actual regulación en el Contrato de Concesión, así como las Adendas N° 01 y 02, no contemplan una solución integral los deslizamientos en Siguas.
- Cabe indicar ello fue reconocido por el Concedente, quien mediante Oficio N5688-2018-MTC.25 del 21 de diciembre de 2018, indicó a Covinca que *“luego de la suscripción de la Adenda N°02, la cual a la fecha se encuentra para opinión final del MEF, las Partes debemos continuar trabajando para resolver los temas pendientes que afectan al Contrato de Concesión, con objeto de que alcance las condiciones económicas – financieras bajo las cuales fue celebrado.”*
- En efecto, los acuerdos contenidos a la fecha en el Contrato de Concesión, así como en las dos Adendas suscritas, no resuelven ni eliminan los efectos de los deslizamientos de Siguas y de los otros eventos no imputables al Concesionario. Asimismo, se debe considerar que actualmente al Concesionario se le ha realizado el encargo para la elaboración de los estudios relacionados a la Fase I de la Solución Definitiva del Deslizamiento. Por ello, una vez se presente la información respectiva para la decisión del Concedente, se deberá iniciar la etapa de evaluación de dicha solución definitiva a las reglas y obligaciones del Contrato de Concesión, lo cual se realizará mediante la suscripción de una nueva modificación contractual.

F. Aspectos o Punto críticos que existen por resolver con el Concedente o con OSITRAN

074

F.3. Tramitar Adenda al Contrato de Concesión (Adenda integral), así como otros acuerdos:

- Adicionalmente, los diferentes eventos no imputables al Concesionario, que han afectado el normal desarrollo del Contrato de Concesión, también han afectado los costos del proyecto, el cronograma de las obligaciones y los derechos tarifarios relacionados con estas. Por ello, también se deberá considerar la capacidad que tiene el proyecto para incorporar nuevas inversiones, así como otras obligaciones relacionadas con las obras y la explotación de la infraestructura vial.
- En ese sentido, se hace necesario la participación unánime del Estado Peruano para que las Partes acuerden una solución que, además de esos conceptos y los indicados en los párrafos precedentes, permita que la Concesión de manera integral retorne a la condición de equilibrio económico financiero bajo la que fue suscrita y que hoy se encuentra alterada.

V. OTROS ASPECTOS RELACIONADOS A LA CONCESIÓN PARA EL AÑO 2021

Impacto socio económico en la zona de influencia de la Concesión



**Contratación
de mano de
Obra local en
Conservación**

**Contratación
del persona
local en
Peajes y
Pesaje**

**Atención de
quejas y
reclamos
Ubicados en
nuestras U.P.**

**Atención de
emergencias
viales**

VII. Conclusiones

- El Concesionario ha cumplido con todas las obligaciones contractuales y normativas.
- Debido a la situación de Covid-19, Covinca ha implementado todos los planes y programas de prevención relacionados al cumplimiento de las normas de seguridad y salud y trabajo a fin de prevenir la propagación del virus en la empresa, así como a los usuarios, proveedores y terceros. Entre ellos, Covinca ha cumplido con tener el Plan para la Vigilancia, Prevención y Control del Covid-19 desde el 01 de abril de 2020.
- El Concesionario ha culminado la ejecución de las Obras de Puesta a Punto, el adelanto de las Obras distintas de Puesta a Punto, así como la Obra Adicional de Santa Rosa, de acuerdo a los requerimientos efectuados por el Concedente, y con la conformidad de este y del Regulador.
- En atención a la a la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión, Covinca y el Concedente han coordinado la necesidad de constituir el fideicomiso respecto de la no entrega de terrenos por parte del Concedente de la progresiva 852 + 335 a la progresiva 852 + 555. Así, con la aprobación del Concedente, el 10 de septiembre de 2020 se firmó el Contrato del Fideicomiso en donde se depositará hasta alcanzar el monto de la Inversión Proyectada no ejecutada.
- A partir del 30 de agosto de 2020, se implementaron los servicios obligatorios de i) Servicio de Central de Emergencia, ii) Sistema de comunicación en Tiempo Real, iii) Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado, iv) Servicio de traslado de vehículos averiados, v) una Oficina para uso de la Policía Nacional del Perú contigua a las zonas de localización de cada peaje y vi) Servicios higiénicos ubicados en cada unidad de peaje.
- A partir del miércoles 16 de septiembre de 2020 a las 00:00 horas, se realizó la primera modificación del régimen tarifario en las Unidades de Peaje de la Concesión. Asimismo, de conformidad con la cláusula 9.5.a) del Contrato de Concesión, a partir del miércoles 20 de enero de 2021 a las 00:00 horas, se realizó el primer reajuste de tarifas de la Concesión.

VII. Conclusiones

- En cuanto a Estudios, mediante Acta de Acuerdos suscrita el 26 de agosto de 2020 con el Concedente, el Concesionario aceptó el encargo de la elaboración de los estudios relacionados a la Fase I de la Solución Definitiva del Deslizamiento en el distrito de San Juan de Sigvas, Arequipa, estando en ejecución este encargo.
- Asimismo, el Concesionario ha aceptado el encargo del Concedente de ejecutar los estudios necesarios para la construcción de un Nuevo Puente Montalvo, estando en ejecución este encargo.
- A la fecha, existen situaciones fuera del control del Concesionario que afectan en normal desarrollo de la Concesión, siendo estos:
 - ✓ La solución a la problemática de los deslizamientos en el sector de Sigvas.
 - ✓ El incumplimiento del Estado Peruano en puesta en operación de peajes en la vía de la Costanera.
 - ✓ La necesidad de entrega de terrenos para la realización integral de las obras.
- Finalmente, existen situaciones que requieren ser resueltas en conjunto con el Concedente y el Regulador, a fin de dar continuidad a la Concesión, siendo estos:
 - ✓ El restablecimiento del Equilibrio Económico Financiero de acuerdo al procedimiento del Contrato de Concesión, debido a los efectos en el proyecto por la emisión de las normas relacionadas con la prevención de la Covid-19.
 - ✓ La solución de los efectos negativos en el proyecto debido a la emisión y aplicación a Covinca de la Ley N° 31018 mediante la cual se suspendió el cobro de la tarifa de peajes.
 - ✓ La necesidad de realizar nueva modificación al Contrato de Concesión que incorpore la solución definitiva a los deslizamientos en el sector de Sigvas, así como otros supuestos como la atención a las observaciones de los potenciales acreedores permitidos al proyecto, la capacidad que tiene el proyecto para incorporar nuevas inversiones, y otras obligaciones relacionadas con las obras y la explotación de la infraestructura vial.