



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

Concesión Autopista del Sol Tramo Vial: Trujillo – Sullana

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 2020: Concesión Autopista del Sol Tramo Vial: Trujillo – Sullana

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 y regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
	II.1. Composición de la Empresa Concesionaria.....	7
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de influencia	9
	II.4. Infraestructura y Equipos de la concesión.....	10
	II.5. Hechos relevantes	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
	IV.1 Tráfico vehicular.....	12
	IV.2 Servicios complementarios.....	16
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN	20
	VI.1. Evolución de las inversiones	20
	VI.2. Aporte por regulación y supervisión	22
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	22
	VII.1. Niveles de servicio	22
	VII.2. Indicador de tráfico	23
	VII.3. Accidentes	23
	VII.4. Reclamos	27
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	27
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	29
	IX.1. Estados financieros.....	29
	IX.2. Indicadores financieros	33
X.	CONCLUSIONES	36
XI.	ANEXOS	38



GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana	10
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico por tipo de vehículo	13
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico por tipo de vehículo, 2019-2020	14
Gráfico N° 4 Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2020	15
Gráfico N° 5 Llamadas a la central de emergencia	16
Gráfico N° 6 Asistencias mecánicas	17
Gráfico N° 7 Asistencias médicas	17
Gráfico N° 8 Inversiones reconocidas, 2011 – 2020	21
Gráfico N° 9 Aporte por regulación, 2019 – 2020	22
Gráfico N° 10 Intensidad Media Diaria (IMD), 2019 – 2020	23
Gráfico N° 11 Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2020	24
Gráfico N° 12 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020	25
Gráfico N° 13 Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2020	26
Gráfico N° 14 Indicadores de accidentes, 2014 – 2020	26
Gráfico N° 15 Materia de reclamo, 2020	27
Gráfico N° 16 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2020	28
Gráfico N° 17 Recaudación mensual de peaje, 2019 – 2020	28

CUADROS

Cuadro N° 1 Aspectos Generales	7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial	10
Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2019-2020	14
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2020	15
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2020	16
Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas por el concesionario, 2020	19
Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas, 2020	20
Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2020	24
Cuadro N° 10 Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2020	25
Cuadro N° 11 Estado de reclamos resueltos, 2019-2020	27
Cuadro N° 12 Ingresos por servicios 2019-2020	29
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2019-2020	30
Cuadro N° 14 Gastos de administración 2019-2020	30
Cuadro N° 15 Resultados Integrales 2019-2020	31
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera 2019-2020	31
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2019-2020	32
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2019 – 2020	33
Cuadro N° 19 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2019 – 2020	33
Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2019 – 2020	34



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

CONCESIÓN AUTOPISTA DEL SOL TRAMO VIAL: TRUJILLO – SULLANA



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, inversiones ejecutadas, pagos al estado, indicadores operativos y financieros, entre otros.

El 25 de agosto de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y Concesionaria Vial del Sol S.A. (en adelante, COVISOL) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación, explotación y transferencia de 474,99 km de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana y une las ciudades de Sullana, Piura, Chiclayo y Trujillo. La concesión ha sido otorgada por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de autosostenible e involucra un compromiso de inversión de aproximadamente USD 398 millones.

La construcción de la segunda calzada del tramo vial Piura – Sullana constituye uno de los principales compromisos de inversión previstos en el Contrato de Concesión, debido a la necesidad de incrementar la conectividad entre las provincias de la zona norte del país, así como de mejorar las condiciones de circulación y seguridad de los usuarios de dicho tramo vial.

El principal servicio prestado por el Concesionario es el de brindar acceso y uso a la vía Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana en los niveles de servicio que establece el Contrato de Concesión. De manera complementaria, el Concesionario tiene la obligación de prestar los servicios de central de emergencia, comunicación en tiempo real, estación de la Policía Nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico y el cobro de detracciones al transporte público de pasajeros.

En el 2020, conforme al tráfico registrado en las estaciones de peaje en operación, circularon por la vía concesionada un total de 9,2 millones de vehículos, lo cual representó una reducción de 11,9% respecto del año 2019. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional¹ y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones a la circulación de personas que afectaron las actividades de transporte².

¹ El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros

² Debe tenerse en consideración que la demanda de transporte que enfrentan los concesionarios es una demanda derivada de otras actividades económicas. Es decir, el servicio de transporte no es un servicio final, sino más bien un servicio intermedio necesario para el desarrollo de otras actividades económicas.



Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2020, el 44,7% fueron vehículos pesados (4,1 millones) y 55,3% vehículos ligeros (5,1 millones). La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue Chicama, con 3,01 millones de vehículos; seguido por la estación de Sullana con una afluencia de 2,32 millones de vehículos en el año.

Por otra parte, se registraron 3 237 llamadas de emergencia efectuadas por los usuarios de la vía para reportar incidentes a accidentes ocurridos en la vía, lo que implicó una reducción de 33% respecto de las registradas en el 2019.

Por otra parte, en 2020 el Concesionario cumplió con atender 616 solicitudes de asistencias médicas; cifra que representó una reducción de 51,1% en relación con 2019. De la misma manera, la cantidad de asistencias mecánicas proporcionadas por COVISOL en 2020, se redujo 26,4% en relación con el año anterior, al pasar de 3 671 a 2 701 entre 2019 y 2020.

En el año 2020, la inversión ejecutada por el concesionario, que fue reconocida por el regulador, alcanzó un nivel de USD 41,4 millones, cifra mayor en 302,1% al monto reconocido por el regulador el año anterior. Así, al cierre de 2020, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 218,7 millones, lo que representa un avance de 44,4% en la inversión comprometida. Este bajo nivel de avance en la ejecución de obras está relacionado a las dificultades que ha enfrentado el Concedente en la expropiación de terrenos ubicados en el ámbito de la concesión, aunado a las restricciones en la liberación de interferencia, ha impedido al Concesionario cumplir con el cronograma de entrega de terrenos y de puesta a punto de las vías existentes previsto en el Contrato de Concesión como máximo en diciembre de 2011. Es decir, dicha problemática ha imposibilitado al Concesionario cumplir con la ejecución de las obras de la segunda calzada y los otros compromisos de inversión.

En relación con el desempeño operativo, el número de accidentes en la vía concesionada se redujo en 11,7% entre 2019 y 2020, pasando de 154 a 136 accidentes. Como consecuencia de dichos accidentes se registraron 215 personas heridas y 28 personas fallecidas, siendo que la mayor proporción de accidentes (37,5%) estuvo asociado al despiste de vehículos.

Durante el 2020, los ingresos por recaudación de peaje alcanzaron los 146 millones, monto que representó una disminución de 19.71% en relación con lo recaudado en 2019, siendo el flujo de vehículos pesados el que aporta la mayor proporción de ingresos por peajes (76%) a la Concesión.

En el 2020, los ingresos totales alcanzaron los S/ 287,5 millones, un 91,6% mayor a los S/ 150,0 millones registrados en el 2019. Al respecto, de manera desagregada se tiene que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 46,6% frente a lo registrado en el 2019 (+S/ 37,4 millones); además los ingresos por servicios de construcción se incrementaron 143,5% (+S/ 100,0 millones). En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2020, estos alcanzaron los S/ 244,5 millones que significó un incremento de 104,3% en relación con los costos del ejercicio 2019 (S/ 119,7 millones).

Durante el 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 43,0 millones, lo que significó un aumento de 41,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior. De otro lado, en relación con la utilidad de operación, la misma aumentó en 26,0% ascendiendo en el 2020 a S/ 27,3 millones. En tanto, respecto a la utilidad y resultado integral del año, en el 2020 resultó en S/ 49,2 millones, significando un incremento de 335,3%, frente a la utilidad integral registrada de S/ 11,3 millones en el 2019. Ello se debe principalmente al resultado positivo en la gestión del cambio de moneda de soles y dólares de los activos y pasivos que cuenta la empresa.

El ratio Deuda/Patrimonio muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 245,1 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (163,9%), motivado principalmente por el incremento del total de pasivo en 89,4%.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. COVISOL es una sociedad anónima que se constituyó en Lima, Perú, el 26 de junio de 2009. Al cierre de 2020, el Concesionario tiene como accionistas a las empresas Hidalgo e Hidalgo S.A. y Construcción y Administración S.A. La primera, que es una constructora de capitales ecuatorianos constituida en 1969, posee el 65% del accionariado. Por su parte, la segunda es una empresa peruana fundada en 1975 dedicada a la industria de la construcción y posee el 35% del total de accionariado de COVISOL.

II.2. Principales características del contrato de concesión

2. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el MTC) y la sociedad concesionaria “Concesionaria Vial del Sol S.A.” suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía. El plazo de la Concesión es 25 años contados desde la suscripción del Contrato de Concesión, pudiendo ser ampliado conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 de dicho contrato³.
3. El Contrato de Concesión corresponde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*), en el que la titularidad de la infraestructura la mantiene el Estado, en este caso el Concedente, otorgándosele a la Concesionaria la potestad de aprovechar económicamente la infraestructura vial, para lo cual debe prestar servicios a los usuarios (que transitan por el Tramo Vial), durante el plazo de vigencia de la concesión.
4. Dicha concesión comprende el tramo vial Trujillo – Sullana, el cual tiene una longitud aproximada de 475 km, y recorre las regiones de La Libertad, Lambayeque y Piura. La concesión tiene un plazo de 25 años, incluyendo el periodo de construcción. El Cuadro N° 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro N° 1 Aspectos Generales	
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 35%
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada: 38,96 km
Inversión comprometida	USD 444,8 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2020	USD 167,05 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de agosto de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

5. La modalidad de la concesión es autofinanciada, lo que significa que los recursos provienen de la recaudación de las tarifas de peaje en las cinco estaciones de cobro (Chicama, Pacanguilla, Mórrope, Bayóvar y Sullana) ubicadas a lo largo de la autopista en el tramo Trujillo – Sullana.

³ El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.



6. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibió del Concesionario un pago por derecho de Concesión, equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
7. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada. Así, se produjo un empate entre los cinco postores precalificados⁴, al ofrecer la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir (38,96 km por encima del mínimo fijado por el Estado). Tras este primer empate, Concesionaria Panamericana y COVISOL ofrecieron el máximo de obras adicionales (11 en total⁵), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora COVISOL.

Compromisos de inversión

8. El Contrato de Concesión comprende la construcción de una segunda calzada en casi todo el tramo de Trujillo – Sullana. Asimismo, se contempla la puesta a punto de la actual Panamericana Norte que une las ciudades de Trujillo y Sullana⁶, la operación de las unidades de peaje y pesaje, y la prestación de servicios obligatorios (como la implementación de postes para llamadas de emergencia). En contrapartida, el Concesionario tiene el derecho de cobrar las tarifas de peaje, cuya recaudación en función del tráfico vehicular se constituye como el mecanismo de compensación de sus costos, al tratarse de una concesión autosostenible.
9. La construcción de la segunda calzada es la obra principal prevista en el Contrato de Concesión. Dicha obra abarca una extensión de aproximadamente 263 km, encontrándose subdividida en 17 subtramos (7 tramos continuos y 8 evitamientos en el tramo Trujillo – Chiclayo y un tramo continuo y un evitamiento en el tramo Piura – Sullana). Cabe señalar que, a lo largo de los 263 kilómetros, se prevé la construcción de 12 puentes, 5 pasos a desnivel, 4 pontones, 2 intercambios viales, 2 estaciones de peaje y 1 óvalo. Conforme al Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI), la obra tiene una inversión estimada en cerca de USD 400 millones (incluido IGV).

Esquema de regulación tarifaria

10. En relación con las tarifas, conforme a lo establecido en las cláusulas 9.4 y 9.5 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente (más IGV). Posteriormente, al mes siguiente a la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje de USD 1,50 (más IGV). Finalmente, una vez que sean aceptadas la totalidad de las obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión (excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura) un peaje de USD 2,00 (más IGV).

⁴ Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

⁵ Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.
Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.
Obra de prioridad 3: Evitamiento Chócope.
Obra de prioridad 4: Evitamiento Paiján.
Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.
Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel.
Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.
Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moche - Pacanguilla.
Obra de prioridad 9: Diez (10) puentes peatonales.
Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.
Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.

⁶ Son aquellas obras en la Calzada Actual que debe de ejecutar el Concedente en los tramos viales asfaltados existentes, a fin de que cumplan con los niveles de servicialidad exigidos.



11. Asimismo, se establece un método de reajuste ordinario cada 12 meses a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, para lo cual se tiene en consideración el Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos (CPI) y el Índice de precios al consumidor (IPC) publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
12. Finalmente, el contrato de concesión establece que puede solicitarse un reajuste extraordinario, si dentro de un año calendario se produce una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario. De esta manera, el reajuste extraordinario se realizará considerando el Tipo de Cambio del día en que se produce dicho ajuste.

Modificaciones contractuales

13. Al cierre de 2020, se han suscrito dos adendas al Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, con el fin de viabilizar la ejecución de obras ante las demoras en la entrega de terrenos por parte del Concedente (ver Cuadro N° 2).

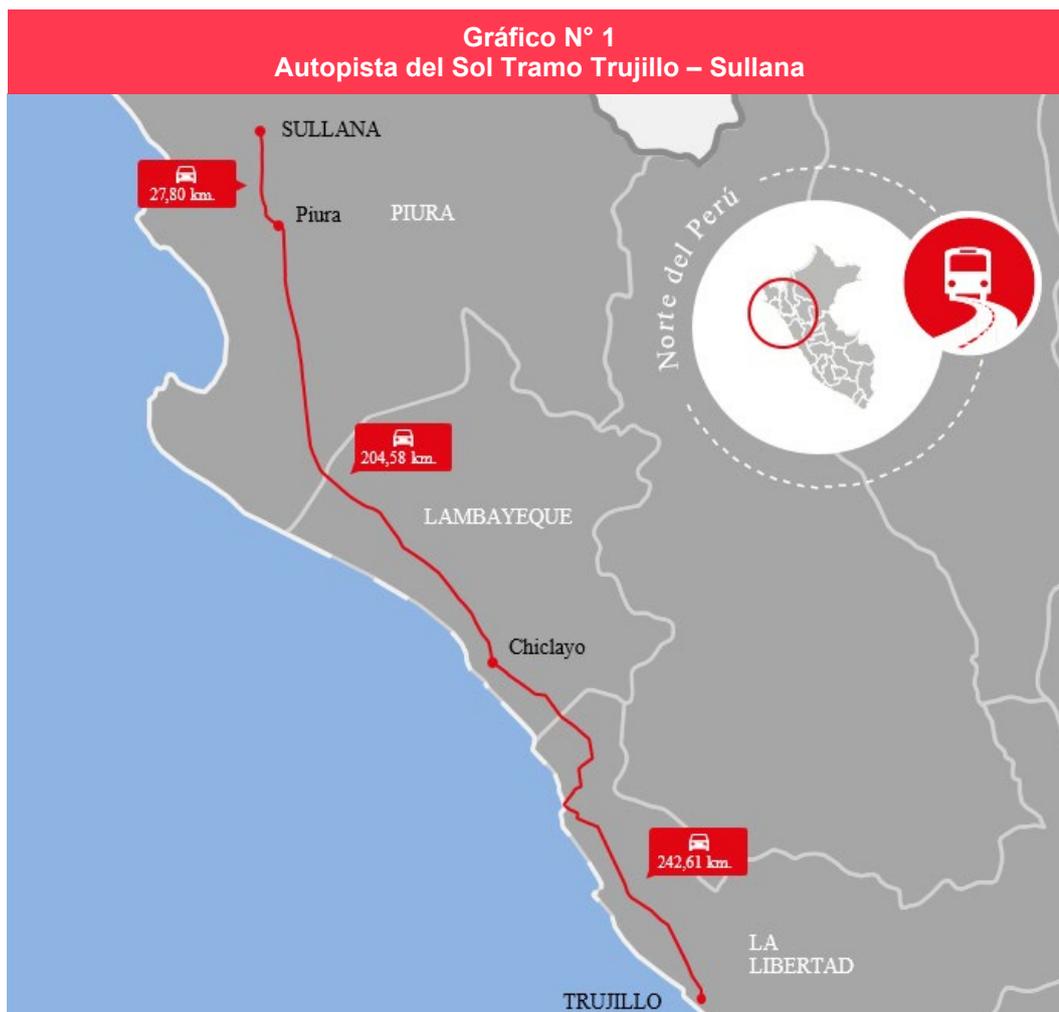
Cuadro N° 2	
Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha:	08 de enero de 2016
Principales temas:	Incrementar el porcentaje de las Obras Adicionales previsto en el Contrato de Concesión, a efectos de viabilizar la ejecución de la Obra Adicional denominada "Construcción de la Segunda Calzada de la Vía de Evitamiento de Piura - Panamericana Norte, Km 988+000 - km 1002+000 de la Autopista del Sol"
Adenda 2	
Fecha:	23 de diciembre de 2016
Principales temas:	Viabilizar la continuación de las obras, así como modificar el régimen tarifario de la Concesión, mediante la modificación de diversas cláusulas. Modificar el plazo máximo de entrega de terrenos por parte del Concedente al Concesionario para que este último ejecute las Obras que son de su responsabilidad. Permitir que el Concesionario, a solicitud del Concedente, pueda efectuar los pagos a los beneficiarios de los terrenos a liberar con compromiso de posterior pago por parte del Concedente. Posibilitar que tanto el Concesionario como el Concedente puedan solicitar modificaciones a los EDIs. Asimismo, se regula el procedimiento de aprobación de las modificaciones a dichos estudios. Posibilitar que el Concesionario solicite la aceptación de las obras por sub Tramos en ciertos sectores.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

II.3. Área de influencia

14. El proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, intercepta al tramo Mocupe – Cayaltí y atraviesa la carretera IIRSA NORTE, llegando hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4). Por su parte, por el oriente colinda con el inicio de la Longitudinal de la Sierra tramo 2, tanto en Trujillo como en Pacasmayo.
15. El tramo en concesión está dividido en tres subtramos: 1) Trujillo – Chiclayo, 2) Chiclayo – Piura, y 3) Piura – Sullana. Se desarrolla entre el km 557+485 (inicio de la vía evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas) y comprende 5 estaciones de peajes y 3 de pesaje (2 fijos y 1 móvil).



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

16. La Autopista del Sol (que recorre los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura) forma parte del eje estructurante⁷ de la Panamericana norte desde Lima hasta Piura, siendo una de las principales vías comerciales del país.

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

17. La concesión tiene una longitud aproximada de 475 km de carretera que se encuentran dentro de los 3 tramos viales y en los cuales operan 5 estaciones de peaje:

Cuadro N° 3 Descripción de la infraestructura vial				
Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)	Estaciones de peaje operativas
1	PE-1N	Trujillo - Chiclayo	242,61	Chicama - Pacanguilla
2	PE-1N	Chiclayo - Piura	204,58	Mórrope - Bayovar
3	PE-1N	Piura - Sullana	27,80	Sullana
Longitud Total			474,99	

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

⁷ Los ejes estructurantes son esenciales al comercio internacional o regional por volumen de carga o participación en el comercio exterior del país.



18. Además, se cuenta con instalaciones de servicios higiénicos, una central de Emergencia que permite dar asistencia las 24 horas del día y oficinas de la Policía Nacional en cada estación de peaje, con finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente.
19. Como parte de su equipamiento, COVISOL cuenta con 47 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con tecnología celular GSM y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia y tienen por finalidad que los usuarios puedan reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
20. Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios presenten desperfectos o accidentes en la vía concesionada, el Concesionario tiene a su disposición 5 grúas, 2 para vehículos pesados y 3 para vehículos livianos, además de 2 unidades móviles de apoyo. Las mismas permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.
21. Por otra parte, ante algún siniestro, el Concesionario tiene a su disposición 5 unidades de ambulancia disponibles las 24 horas dotadas de equipamiento y de personal especializado.
22. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las estaciones de pesaje, dos de las cuales son fijas y una es móvil.

II.5. Hechos relevantes

23. El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros
24. El 09 de mayo de 2021, se aprobó la Ley N° 31018 "*Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el Estado de Emergencia Nacional declarado a causa del brote del COVID 19*", mediante la cual se suspendió el cobro de peajes desde el 10 de mayo en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional. Adicionalmente, la dicha Ley estableció que la suspensión establecida en el presente artículo no causará ni generará derecho compensatorio.
25. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁸ del 26 de junio de 2020, mediante el cual se determinó la exclusión de las actividades relacionadas con la Red Vial Nacional de las restricciones establecidas en el marco del Estado de Emergencia Nacional, dejando así sin efecto lo dispuesto por Ley N° 31018.
26. Cabe señalar que, el 26 de agosto de 2021, el Pleno del Tribunal Constitucional (TC) declaró por unanimidad inconstitucional la Ley 31018, pues la misma vulnera el artículo 62 de la Constitución y viola la libertad de contratar, al suspender el contenido contractual pactado por las partes relativo al cobro de peajes. Además, afectaría la continuidad de los servicios vinculados al mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial, en perjuicio de

⁸ En particular, mediante Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, se dispuso que: "*las limitaciones a la libertad de tránsito no aplican a las actividades de construcción, operación, conservación, mantenimiento y, en general, toda aquella actividad directa o indirectamente relacionada con la Red Vial Nacional, Departamental o Vecinal, quedando excluidas del Estado de Emergencia Nacional, ya sea que esas actividades sean desarrolladas directamente por entidades de cualquiera de esos niveles de gobierno y/o por terceros contratados por ellos incluyendo, pero no limitándose, a concesionarios o contratistas.*"



los usuarios del servicio. En efecto, en el caso particular de las concesiones autofinanciadas, la supresión del cobro de peaje limita la posibilidad de exigir que el concesionario cumpla sus deberes de mantenimiento de las obras viales debido a que, en los contratos autofinanciados, el cobro de peaje constituye el mecanismo de recuperación de la inversión⁹.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

27. El principal servicio ofrecido por el concesionario corresponde al acceso y uso de la vía en los niveles mínimos de servicio establecidos en el Contrato de Concesión para una adecuada transitabilidad. Al respecto, el Contrato de Concesión estipula que el Concesionario administre la vía y reciba como contraprestación monetaria la recaudación por concepto de peajes, los cuales son pagados por los usuarios de dicha vía en cada estación.
- Estación de Chicama (km 602,31)
 - Estación de Pacanguilla (km 724,87)
 - Estación Morrope (820,24)
 - Estación Bayovar (km 983,83)
 - Estación Sullana (km 1 018,71)
28. Complementariamente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario presta los siguientes servicios:
- Servicio de traslado de vehículos averiados, así como atención de emergencia. Ambos servicios se prestan a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
 - Servicios higiénicos en cada estación de peaje a los usuarios de la vía: Disponible las 24 horas del día, durante los 365 días del año.
 - Servicio de asistencia telefónica las 24 horas del día, todos los días del año, a los usuarios en situaciones de emergencia durante su viaje por la Autopista del Sol. Así como servicio telefónico de comunicación en tiempo real con terminales ubicadas a lo largo de la vía (Sistema SOS).

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1 Tráfico vehicular

29. 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 Ositrán¹⁰.

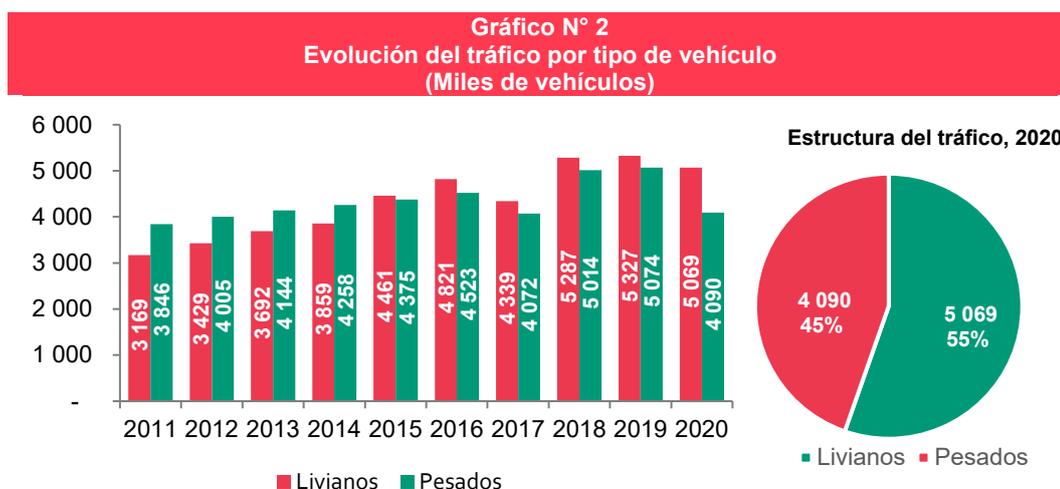
⁹ Tribunal Constitucional. Pleno Jurisdiccional. Expediente N° 0006-2020-PI. En: <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2020/08/STC-0006-2020-PI-LP.pdf>

¹⁰ 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@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



Tráfico en unidades vehiculares

30. Durante el 2020, el total de vehículos que transitaron¹¹ por la infraestructura vial concesionada a COVISOL ascendió a 9,2 millones de vehículos, lo cual representó una reducción de 11,9% respecto del año 2019. Dicha disminución responde tanto al tráfico de vehículos ligeros (-4,8%), como de vehículos pesados (-19,4%). La contracción del tráfico vehicular se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares, sumado a la inmovilización social obligatoria¹².
31. Del total de vehículos contabilizados en 2020, el 55,3% corresponde vehículos livianos con 5,1 millones de vehículos y el 44,7% restante a vehículos pesados con 4,1 millones de vehículos.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

32. Considerando la distribución mensual del tráfico, se registró menor tráfico en los meses de marzo (-29,3%), abril (-68,5%), mayo (-49,2%) y junio (-25,6%), respecto al año anterior, como resultado de las medidas tomadas por el gobierno para evitar la propagación del COVID-19; entre ellas la restricción del transporte urbano, así como el uso de vehículos particulares¹³. Resalta el hecho de que a partir de octubre de 2020, se aprecia una recuperación del flujo vehicular, superando incluso los niveles del 2019, lo cual se explica por la reactivación progresiva de la economía y la reducción de restricciones al transporte¹⁴. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando a partir de mayo de

¹¹ 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 transitado vehículos por la vía.

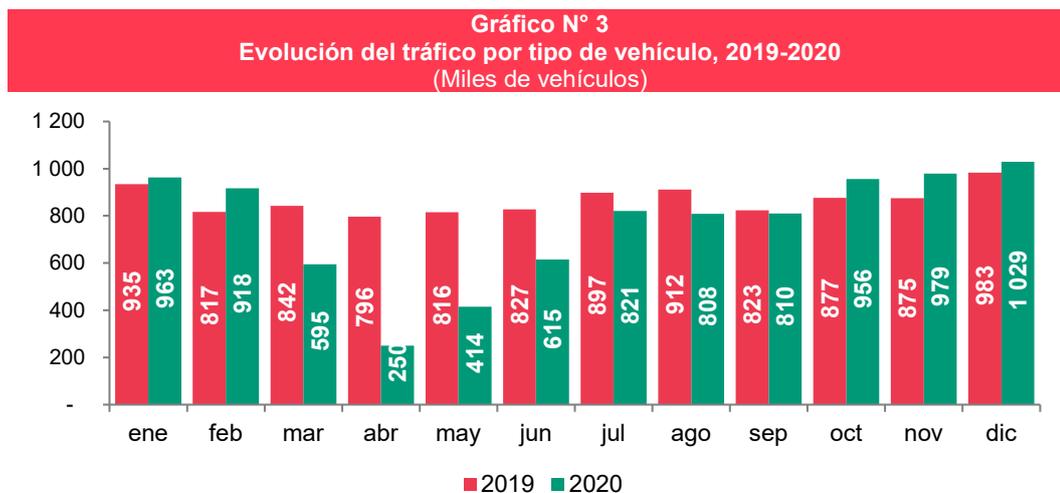
¹² En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros.

¹³ En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, la suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020. El Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como algunas medidas restrictivas al transporte de pasajeros.

¹⁴ El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020.



manera progresiva según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

33. Por otro lado, en relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2020, se puede observar que la estación de Chicama recibió la mayor cantidad de tráfico con 3,5 millones de vehículos (33,6% del total), seguida por la estación Sullana con 2,66 millones de vehículos (25,4%); la estación de Pacanguilla con 2,01 millones de vehículos (19,5%), la estación de Morrope con 1,2 millones de vehículos (11,6%), por último la estación de Bayóvar registró el paso de 1,02 millones de vehículos, los cuales representaron el 10% del tráfico total.
34. En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje, se puede observar que todas las estaciones de peaje registraron una disminución en el flujo vehicular total. Así, la estación de Chicama tuvo la mayor reducción en relación con 2019, disminuyendo el tráfico en 12,5% (440 mil vehículos menos).

Cuadro N° 4
Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2019-2020
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2019	2020	Flujo	var. %
Livianos	Bayovar	277	319	42	15,1%
	Chicama	1 899	1 818	-81	-4,3%
	Morrope	487	462	-25	-5,1%
	Pacanguilla	972	909	-63	-6,5%
	Sullana	1 691	1 560	-131	-7,7%
Pesados	Bayovar	750	597	-153	-20,4%
	Chicama	1 615	1 256	-359	-22,2%
	Morrope	695	602	-94	-13,5%
	Pacanguilla	1 039	873	-165	-15,9%
	Sullana	975	763	-213	-21,8%
Total	Bayovar	1 027	916	-111	-10,8%
	Chicama	3 514	3 074	-440	-12,5%
	Morrope	1 183	1 064	-119	-10,0%
	Pacanguilla	2 010	1 782	-228	-11,3%
	Sullana	2 667	2 323	-344	-12,9%

Fuente: COVISOL

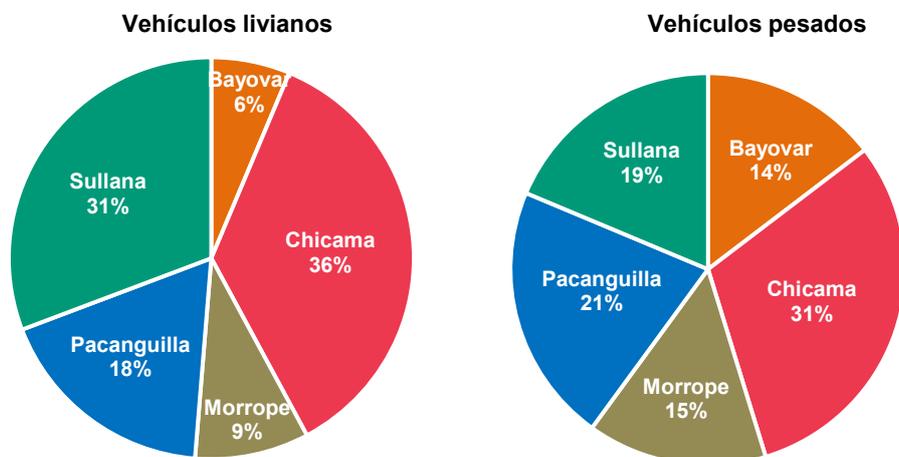
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

35. En el 2020, Chicama fue la estación de peaje que concentró la mayor cantidad de vehículos pesados con el 30,7% del total de este tipo de vehículos. Asimismo, dicha



estación también concentró la mayor proporción de vehículos livianos con el 35,9% de vehículos de ese tipo que circularon por la Concesión.

Gráfico N° 4
Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2020
(Porcentaje)



Fuente: COVISOL
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

36. En relación con el tráfico de vehículos pesados¹⁵, se contabilizó un total de 16,7 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2020, lo que representó una reducción de 14,7% con relación a lo registrado en el 2019 (19,6 millones de ejes cobrables).
37. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 3 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 9,2 millones de ejes. Al ser la estación de Chicama la que registró el mayor flujo de vehículos pesados 2020, también registró el mayor flujo medido en ejes cobrables (5,1 millones), concentrando el mayor tráfico de vehículos de 6 ejes.

Cuadro N° 5
Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2020
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unid. vehiculares							
Bayovar	85 876	131 112	44 960	44 824	287 598	2 228	596 598
Chicama	350 415	270 942	71 944	87 179	471 694	3 490	1 255 664
Morrope	114 034	156 146	45 598	46 424	237 238	2 382	601 822
Pacanguilla	188 582	217 857	62 849	68 486	333 330	2 281	873 385
Sullana	297 235	181 336	51 675	27 841	201 117	3 435	762 639
Ejes cobrables							
Bayovar	171 752	393 336	179 840	224 120	1 725 588	15 596	2 710 232
Chicama	700 830	812 826	287 776	435 895	2 830 164	24 430	5 091 921
Morrope	228 068	468 438	182 392	232 120	1 423 428	16 674	2 551 120
Pacanguilla	377 164	653 571	251 396	342 430	1 999 980	15 967	3 640 508
Sullana	594 470	544 008	206 700	139 205	1 206 702	24 045	2 715 130

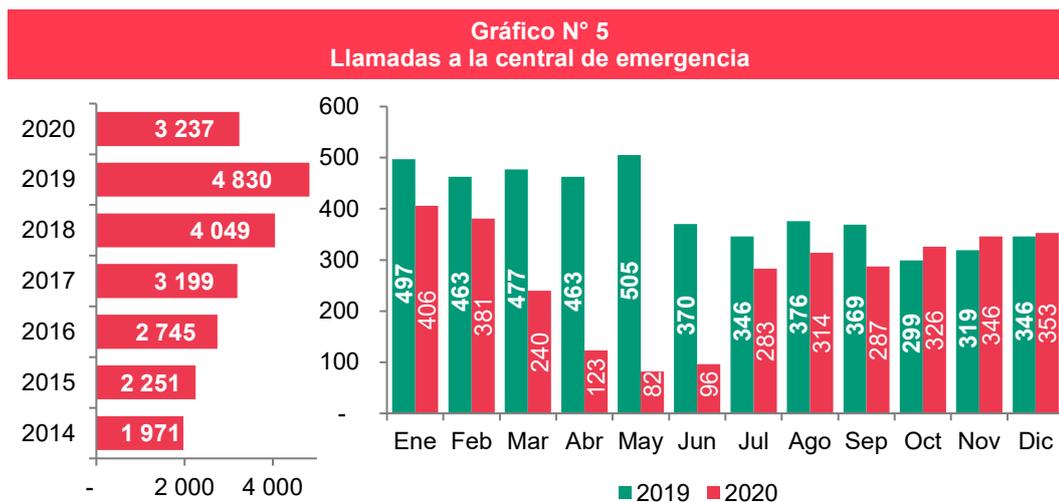
Fuente: COVISOL
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁵ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



IV.2 Servicios complementarios

38. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son atención en la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Así, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con la atención a los usuarios de la vía concesionada, el Concesionario proporcionó el Servicio de Atención de Emergencias, el cual brinda asistencia telefónica a los usuarios que atraviesen situaciones de emergencia durante su viaje por la carretera. De este modo, durante el 2020 se registraron en total 3 237 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo cual significó una reducción de 33% en relación con el año anterior.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

40. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (71,1%); mientras que, las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 16,3%. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos (82,7%), mientras que sólo el 1,5% lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro N° 6
Motivo de llamada de emergencia, 2020
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación				Total
	Sí	No	Postes SOS	UPP	Celular	Otros	
Auxilio Mecánico	40	2 260	40	86	2 026	148	2 300
Accidente de Tránsito	88	439	8	14	437	68	527
Auxilio médico	1	392	2	10	199	182	393
Otros	2	15	0	0	16	1	17
Total	131	3 106	50	110	2 678	399	3 237

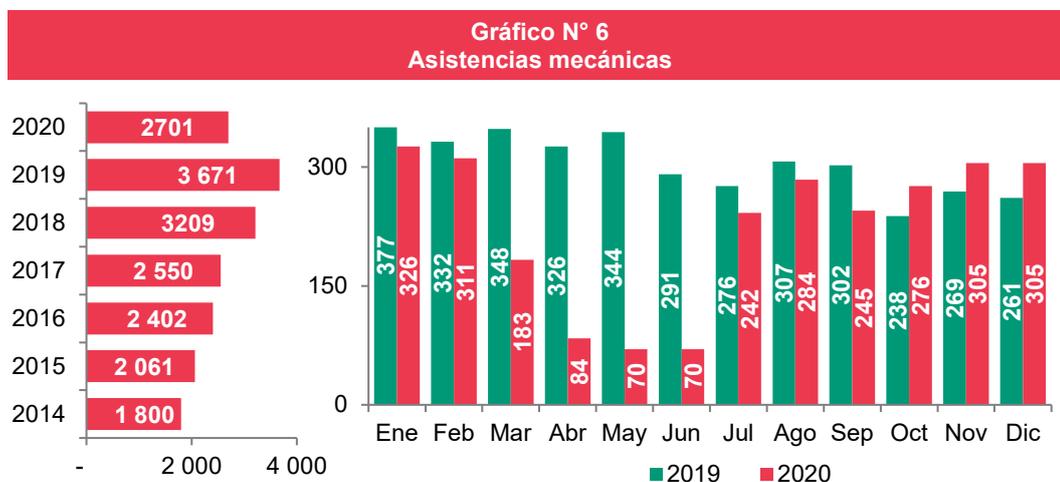
Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

41. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el 2020, el Concesionario proporcionó un total de 2 701 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, lo cual representó una reducción de 26,4% en relación con el



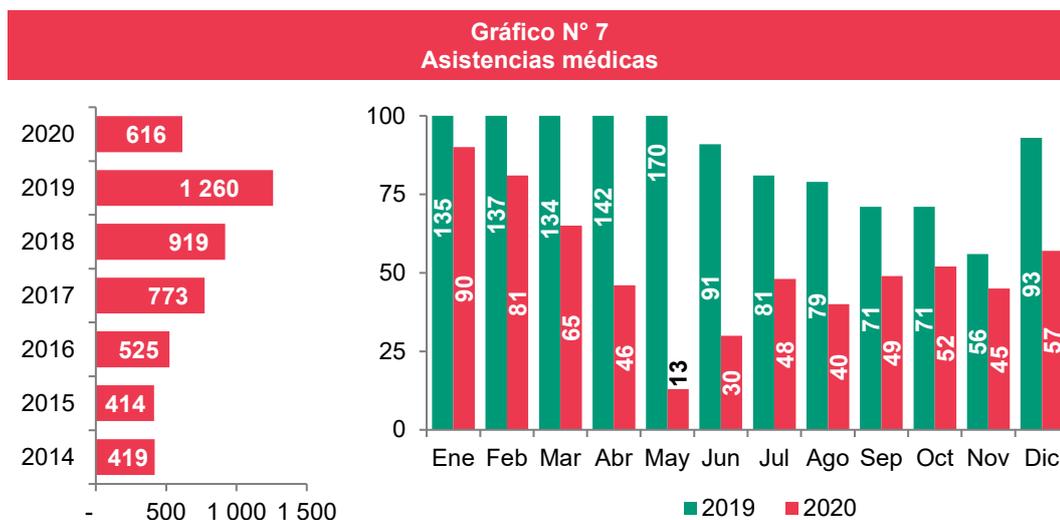
año anterior. Cabe traer a colación que para proporcionar dichos servicios el Concesionario cuenta con grúas pesadas y livianas, que le permiten el traslado de los vehículos que así lo requieran, además del servicio de patrullaje móvil para el auxilio del usuario a lo largo de toda la vía.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

42. Adicionalmente, COVISOL atendió un total de 616 emergencias relacionadas con atenciones médicas en el 2020, significando una reducción de 51,1% respecto al total registrado en 2019.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

V. RÉGIMEN TARIFARIO

43. El inicio de la explotación se produjo en setiembre de 2009, la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes contemplado en la cláusula 8.10 del Contrato de Concesión, facultando a la Concesionaria al inicio del cobro de tarifas de peajes en las 5 estaciones de peajes. El cobro de las tarifas es por derecho de paso y por eje cobrable¹⁶, y se expresan en soles al tipo de cambio de la fecha de entrega de áreas de terrenos de

¹⁶ Esto es, los vehículos ligeros deben pagar una tarifa de peaje equivalente a un eje y los vehículos pesados una tarifa de peaje por cada eje.



la infraestructura existente o aceptación de obras de la segunda calzada según corresponda.

44. La Cláusula 9.4 del Contrato de Concesión norma el cobro de tarifas de peaje de la Concesionaria a los usuarios de la infraestructura vial. En un primer momento, desde el inicio de la explotación, la Concesionaria comenzó con el cobro de las tarifas de peajes vigentes, como se contempla en el Contrato de Concesión. Luego, una vez que el Concedente entregue tramos de carreteras por distancias no menores a 80 Km, o en tramos o sub tramos, en el que se ubique una determinada estación de peaje de la carretera existente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 1,50 en la estación de peaje correspondiente. No obstante, dada la demora en la entrega de áreas de terrenos, el Concesionario recién pudo iniciar el cobro de los peajes de USD 1,50 a partir de enero de 2012 en las 5 estaciones de peajes.
45. Posteriormente, la Concesionaria debía cobrar un peaje de USD 2,00 en las estaciones de peajes que se ubiquen en un tramo de doble calzada, siempre que la Concesionaria logre la aceptación de obras de segunda calzada en longitudes o alcances establecidos en el Contrato de Concesión en los respectivos tramos. Así, a partir de abril de 2013, se inició el cobro del peaje equivalente a USD 2,00 en la estación de peaje de Sullana. Asimismo, conforme a lo establecido en la Adenda N° 2 en noviembre de 2017 y setiembre de 2018 se inició el cobro de la tarifa de USD 2,00 en las estaciones de Chicama y Pacanguilla, respectivamente.
46. Como se mencionó en la sección I de este documento, las tarifas de peaje fijadas inicialmente en el contrato de concesión son ajustadas anualmente, conforme a lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión. Así, el 10 de enero del año calendario subsiguiente a la aceptación de las obras, las tarifas son reajustadas de acuerdo con la siguiente fórmula¹⁷:

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

Donde:

- Peaje: Es el monto a cobrar en Soles, sin incluir el IGV.
Periodo i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
Periodo 0: Es el mes de entrega de las Obras (usualmente).
CPI: Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América.
TC: Promedio del Tipo de Cambio promedio ponderado de Compra y de Venta, publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS).
IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

47. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes a partir del 10 enero de 2020 hasta el 10 enero de 2021, las cuales fueron determinadas conforme a la ecuación anterior. Así, durante 2020, las estaciones de peajes de Chicama, Pacanguilla y Sullana (tramos de doble calzada) han cobrado tarifas de peaje equivalentes a S/ 8,10 en todos los casos (S/ 8,00, S/ 7,90 y S/ 7,90, respectivamente en cada caso, en 2019) por eje y por sentido de tránsito. En tanto, en Mórrope y Bayóvar (tramos de una calzada) los peajes fueron de S/ 13,00 y S/ 12,30 (S/ 12,80 y S/ 12,10 al 31 de diciembre de 2019) por eje y por sentido de tránsito, respectivamente.

¹⁷ Dicha fórmula aplica en caso las tarifas se encuentren en USD 1,50. En caso las tarifas se encuentren en USD 2,00, se aplica la misma fórmula pero en lugar de consignar USD 1,50 se debe consignar USD 2,00.



Cuadro N° 7
Tarifas aplicadas por el concesionario, 2020
 (En Soles)

Estación de peaje	Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)	Var.(%)*
Chicama ^{1/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	6,86	8,10	1,3%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	13,73	16,20	1,9%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	20,59	24,30	1,7%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	27,46	32,40	1,9%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	34,32	40,50	1,8%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	41,19	48,60	1,9%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	48,05	56,70	1,8%
Pacanguilla ^{1/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	6,86	8,10	2,5%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	13,64	16,10	1,9%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	20,42	24,10	1,7%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	27,20	32,10	1,9%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	33,98	40,10	1,8%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	40,76	48,10	1,7%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	47,63	56,20	2,0%
Morrope ^{1/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	11,02	13,00	1,6%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	22,03	26,00	2,0%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	32,97	38,90	1,8%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	43,98	51,90	1,8%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	55,00	64,90	1,9%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	65,93	77,80	1,8%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	76,95	90,80	1,9%
Bayovar ^{1/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	10,42	12,30	1,7%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	20,85	24,60	1,7%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	31,27	36,90	1,7%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	41,69	49,20	1,7%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	52,12	61,50	1,8%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	62,54	73,80	1,8%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	72,97	86,10	1,9%
Sullana ^{2/}	Vehículos Ligeros	Por Unidad	6,86	8,10	2,5%
	Vehículos Pesados 2 ejes	Por eje	13,64	16,10	1,9%
	Vehículos Pesados 3 ejes	Por eje	20,51	24,20	2,1%
	Vehículos Pesados 4 ejes	Por eje	27,29	32,20	1,9%
	Vehículos Pesados 5 ejes	Por eje	34,07	40,20	1,8%
	Vehículos Pesados 6 ejes	Por eje	40,93	48,30	1,9%
	Vehículos Pesados 7 ejes	Por eje	47,71	56,30	1,8%

* Variación respecto de las tarifas del 2019

1/ Se cobra en un solo sentido

2/ Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

48. En lo que concierne a Tarifas diferenciadas, estas son otorgadas únicamente por el MTC, para lo cual se debe de cumplir con las condiciones detalladas en la Directiva N° 012-2004/MTC-20 del MTC, las cuales se detallan a continuación:

- Las empresas que presten servicio de transporte público local de pasajeros en rutas cortas y/o aquellas de mercancías en el ámbito local, con un máximo de recorrido de 80 km considerados desde el inicio del recorrido hasta el destino final del mismo.
- Vehículos de propiedad de Gobiernos Locales y Regionales destinados a brindar servicios públicos, tales como transporte público de pasajeros, transporte de carga, recojo de residuos sólidos y aquellos destinados a brindar seguridad ciudadana (serenazgo).
- Vehículos que transiten en zonas de frontera y en aquellos tramos finales de las carreteras que no tienen continuidad de 100 kilómetros, en donde se encuentre un peaje cercano.
- Excepcionalmente pueden acceder a la tarifa diferenciada de peaje, los vehículos de una población de donde se encuentre una garita de peaje en una ubicación no



mayor a 10 kilómetros y que para realizar sus actividades cotidianas la población afectada usa la Red Vial Nacional en un promedio de 30 km.

49. La tarifa diferenciada de Peaje la aplicará únicamente la garita de peaje intermedia entre el inicio del recorrido y el destino final del mismo, con un máximo de 80 km no siendo extensible a dos o más Unidades de Peaje ubicadas en la Red Vial Nacional, aunque el recorrido sea inferior o igual al kilometraje señalado.
50. El siguiente cuadro se muestra las tarifas diferenciadas aplicadas durante el 2020, de acuerdo con el tipo de vehículo.

Cuadro N° 8 Tarifas diferenciadas, 2020 (En Soles)				
Estación de peaje	Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa	Var.(%)*
Chicama ^{a/}	Vehículos Ligeros Diferenciados 1	Por Unidad	3,40	3,0%
	Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	4,40	2,3%
	Vehículos Pesados Diferenciados 1	Por Unidad	7,50	1,4%
	Vehículos Pesados Diferenciados 2	Por Unidad	10,10	2,0%
Pacanguilla ^{a/}	Vehículos Ligeros Diferenciados 2	Por Unidad	4,50	4,7%
Sullana ^{b/}	Vehículos Ligero Diferenciados	Por Unidad	3,40	3,0%
	Vehículos Pesado Diferenciados	Por Unidad	7,60	2,7%

* Variación respecto de las tarifas del 2019

a/ Se cobra en un solo sentido

b/ Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

51. Cabe precisar que, durante el 2020, las tarifas diferenciadas en la estación de peaje han tenido variaciones respecto al año anterior de forma similar a las tarifas normales.

VI. INVERSIONES Y APORTES POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN

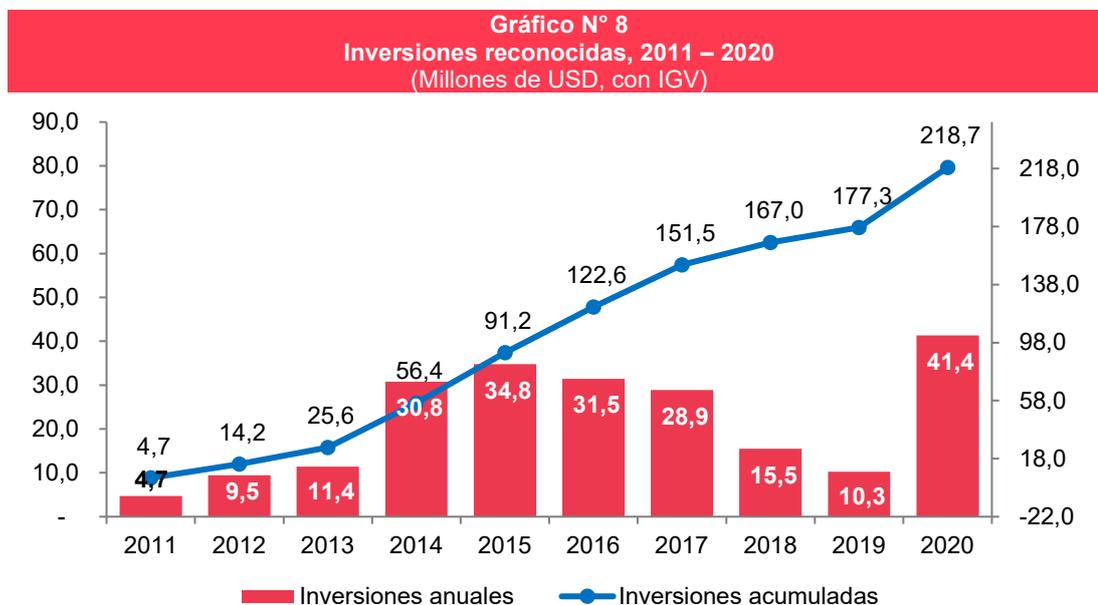
VI.1. Evolución de las inversiones

52. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el inicio de las obras de construcción estaba previsto a los 30 días calendario de acreditarse el cierre financiero (que se produjo el 31 de enero de 2011), es decir, el 02 de marzo de 2011. El plazo establecido para la ejecución de las obras (construcción de la segunda calzada y obras complementarias) fue de 48 meses. Así, considerando que las obras empezarían el 02 de marzo de 2011, se tenía prevista la culminación de estas el 02 de marzo de 2015¹⁸. No obstante, debido a que el Concedente no ha cumplido con la entrega de la totalidad de terrenos saneados y libres de interferencias en los tramos previstos para la construcción de la Autopista del Sol, se han producido retrasos en la ejecución de las obras.
53. Teniendo en cuenta el incumplimiento del Concedente en la entrega de áreas de terrenos, mediante la Adenda N° 2, a través de la incorporación de la cláusula 6.1.A al Contrato de Concesión, se estableció que el inicio de la ejecución de las obras de construcción ya no se sujetara a distancias mínimas, tramos o sub tramos, sino se puedan ejecutar por sectores, de ser necesario de manera independiente, ello en función de la entrega de áreas de terrenos que efectúe el Concedente conforme a la cláusula 5.11.A también incorporada con dicha adenda.

¹⁸ Conforme a lo establecido en la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión "el CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Obras referidas en el Anexo N° 9 de las Bases, ofertadas durante el Concurso, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses (...)"



54. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la inversión ejecutada por el Concesionario entre 2011 y 2020, que ha sido reconocida por el Ositrán. A diciembre de 2020, la inversión acumulada ejecutada por COVISOL ascendió a USD 218,7 millones, lo cual representó un avance de 44,4% en relación con la inversión total comprometida (USD 492 millones, incluido IGV). Durante el 2020, se realizaron inversiones por USD 41,4 millones, cifra que representó un aumento de 302,1% con relación al monto invertido el año anterior (USD 10,3 millones).



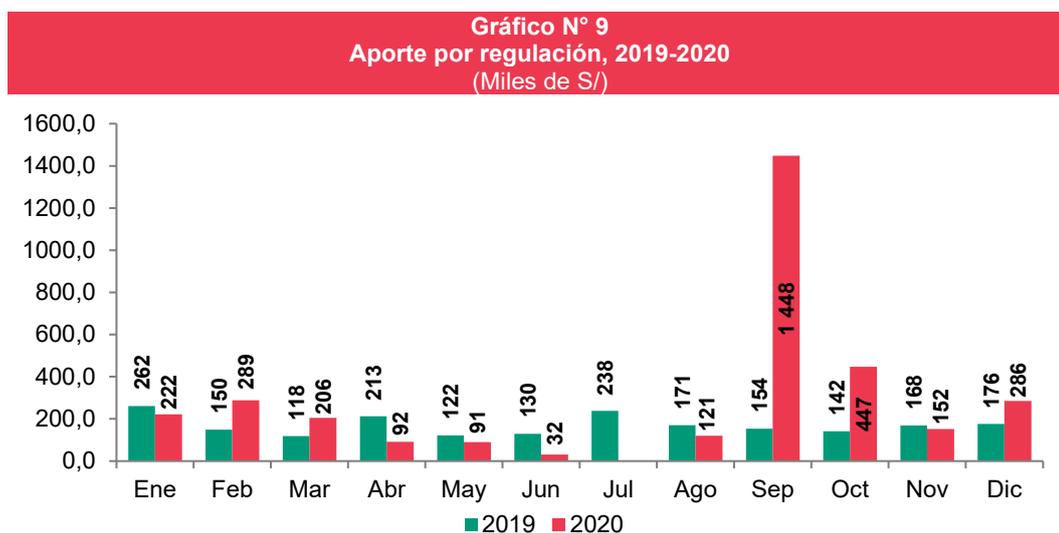
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

55. Por otro lado, durante el 2020, no hubo inversión respecto a las obras obligatorias de la segunda calzada, debido a la falta de liberación de predios e interferencias por parte de MTC. En particular, al cierre de dicho año, el Concedente no ha cumplido con entregar la totalidad de la infraestructura existente, encontrándose pendientes, entre los principales bienes, las 3 estaciones de pesajes, puentes existentes antes de la suscripción del Contrato de Concesión, los cuales se mantienen bajo administración de Provías Nacional.
56. Con relación a las Obras de rehabilitación por Ocurrencia del Fenómeno el Niño, durante 2020 se ha concluido con la construcción del proyecto de rehabilitación del Evitamiento Chiclayo primera etapa y la Rehabilitación del Puente La Libertad, obras que se encuentran en proceso de aceptación. Asimismo, se registran los siguientes avances en el resto de obras:
- Estudio Integral del Sub Tramo Evitamiento Chiclayo, Primera Etapa (76,46%)
 - Sector Puente Moche aguas arriba en la calzada actual de la Panamericana Norte (30,85%).
 - Puente Reque (46,37%).
 - Puente Grau (60,00%).
 - Puente La Libertad (91,87%).
 - Sector 1 Río La Leche y Mórrope Km. 797+380 al Km. 838+960 (13,85%).
 - Sector 2 Río Olmos y La Niña (13,48%).
 - Sector 3 Río Cascajal y Río Piura (23,77%).



VI.2. Aporte por regulación y supervisión

57. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, que recoge lo dispuesto en la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, el aporte por regulación exigible al concesionario equivale al 1% de los ingresos totales facturados.
58. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante el 2020 el aporte por regulación pagado por el concesionario ascendió a S/ 3,38 millones, cifra que representó un incremento de 65,7% en relación con el importe percibido el año anterior.



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

59. Por otra parte, el Concesionario debe realizar pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso de recaudación, según se establece en el Anexo XI del fideicomiso de recaudación y la Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión. Dicho aporte equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería. En caso existan Obras Adicionales ejecutadas por el Concesionario, también es aplicable dicho porcentaje sobre el valor de las inversiones.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

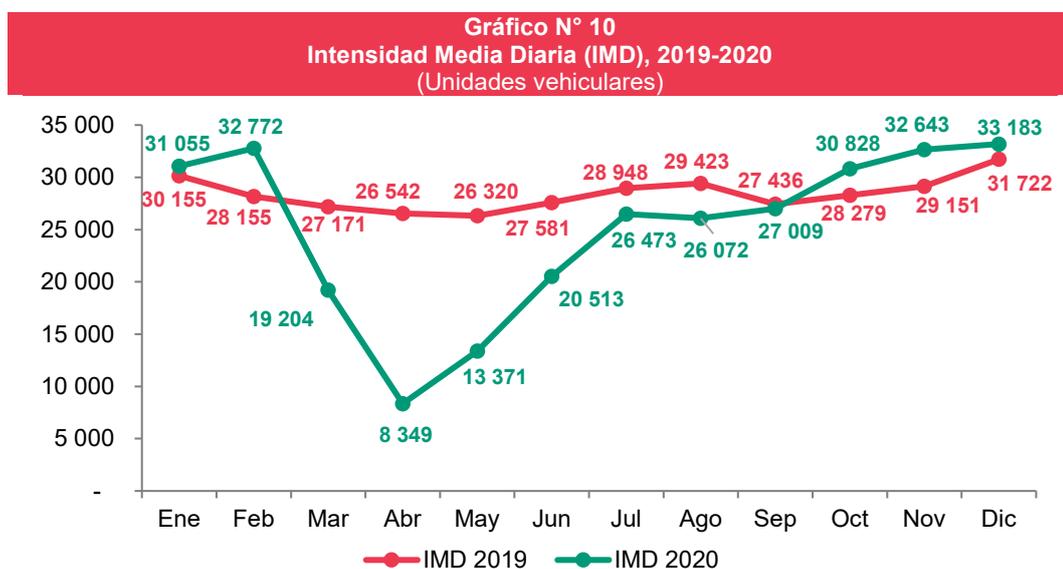
60. De acuerdo a lo establecido en el numeral 4.13 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, el Regulador realizará evaluaciones semestrales con el objetivo de determinar el nivel de servicio global prestado por el Concesionario durante el semestre en curso para los diferentes tramos de la Concesión. Dicho indicador global de cumplimiento 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.
61. En la última evaluación realizada por Ositrán en 2020 sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, COVISOL alcanzó un nivel de cumplimiento de 100%.
62. Por su parte, conforme a lo establecido en el numeral 4.20 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, coincidentemente con la evaluación semestral correspondiente al décimo primer mes de cada año de la Concesión, o cada vez que se considere que ha habido cambios sustanciales en la rugosidad, el Regulador efectuará una evaluación de la misma. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún



intervalo el valor de 3,5 IRI (índice de Rugosidad Internacional). En la última medición del IRI de 2020, la rugosidad de la vía registró un nivel de 1,38, muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión.

VII.2. Indicador de tráfico

63. Dentro de los indicadores de tráfico que el Concesionario reporta, se tiene el indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁹, el cual está referido al tránsito diario promedio por las vías.
64. El IMD promedio anual alcanzó los 25 092 vehículos por día, cifra que representa una disminución en el nivel de tráfico de 11,9% en relación con los 28 224 vehículos diarios registrados por día en el 2019. Asimismo, durante el 2020, los meses desde octubre a diciembre la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos que los respectivos meses del año anterior.



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VII.3. Accidentes

65. Como se observa en el Cuadro N° 9, durante el 2020, el número de accidentes en la vía concesionada se redujo en 11,7% con respecto al año anterior, pasando de 154 accidentes a 136 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales descendió en un 24,3% (de 284 a 215 heridos) y 17,6% (de 34 a 28 fallecidos) en relación con lo registrado en 2019.

¹⁹ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, es decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



Cuadro N° 9
Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2020
 (Número de Accidentes)

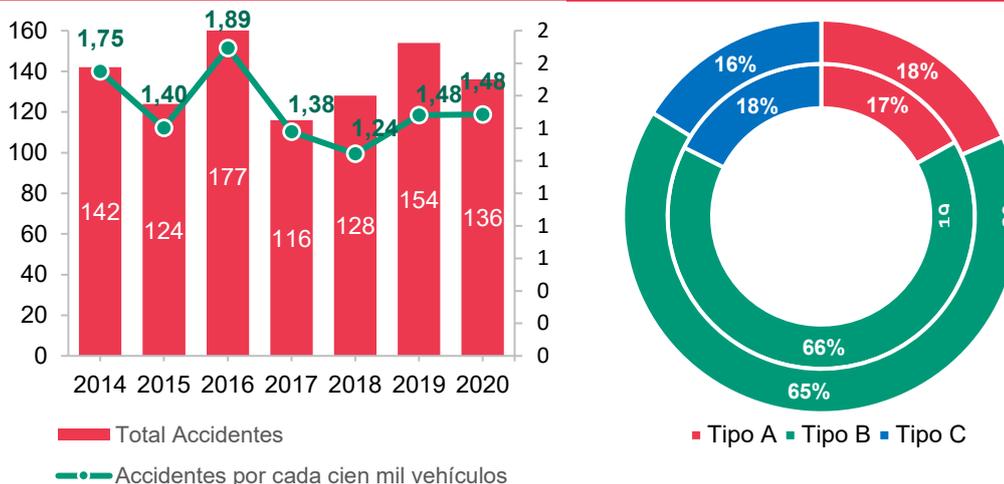
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	23	92	27	155	393	43
2015	31	72	21	79	234	27
2016	25	144	8	106	257	8
2017	18	63	35	345	256	70
2018	14	90	24	311	256	33
2019	26	101	27	484	284	34
2020	25	89	22	209	215	28

Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2020 ha sido 1,48, cifra similar al año anterior. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 22 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 16%), mientras que 101 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 66%).

Gráfico N° 11
Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2020



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

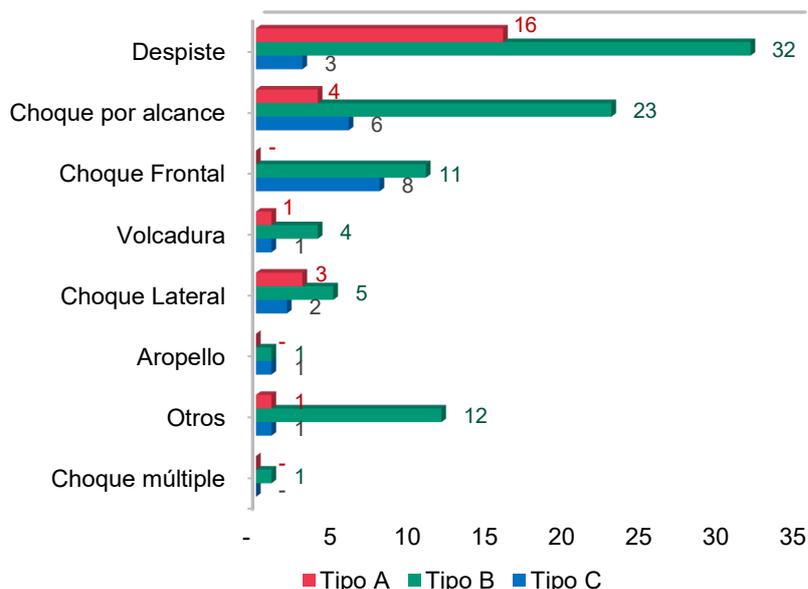
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

67. El Gráfico siguiente 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 corresponde a despiste de vehículos con 51 eventos que representan el 37,5% del total de accidentes, seguido por choques por alcance con 33 eventos que representan 24,3%.



Gráfico N° 12
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

68. En el siguiente cuadro se muestra las consecuencias de los accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente, conforme se aprecia 215 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2020, de los cuales el 40,9% (88) fueron a causa de despiste del vehículo y 19,1% (41) por choque por alcance. Asimismo, se registraron 28 fallecidos, de los cuales el 28,6% (8) fueron a causa de choques por alcance y del mismo modo el 28,6% (8) fueron a causa de despiste del vehículo. En resumen, la evidencia muestra que, en el 2020, el despiste de vehículos ha sido el tipo de accidente que causó la mayor cantidad de personas heridas, mientras que los choques por alcance y el despiste de vehículos causaron en igual proporción la cantidad de personas fallecidas.

Cuadro N° 10
Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2020
(Número de personas y porcentaje)

Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	88	40,9%	8	28,6%
Choque por alcance	41	19,1%	7	25,0%
Choque Frontal	31	14,4%	8	28,6%
Volcadura	9	4,2%	1	3,6%
Choque Lateral	7	3,3%	2	7,1%
Choque múltiple	1	0,5%	1	3,6%
Atropello	25	11,6%	1	3,6%
Otros	13	6,0%	0	0,0%
Total	215	100,0%	28	100,0%

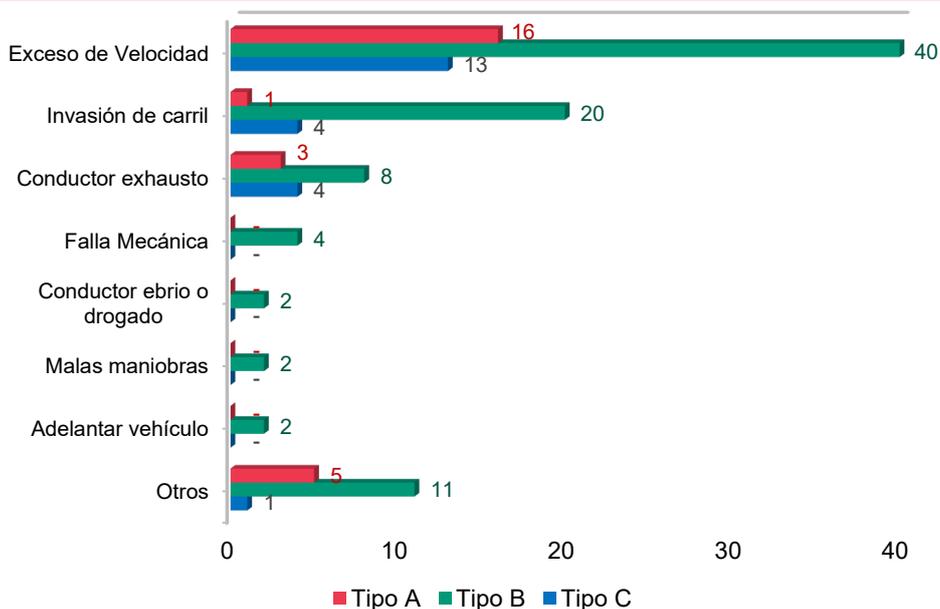
Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

69. La principal causa de los accidentes corresponde al exceso de velocidad con 69 eventos concentrando el 50,7% del total de accidentes, seguido de invasión al carril contrario con 25 accidentes (18,4%), y conductor exhausto con 15 accidentes (11%). Además, se observa que el exceso de velocidad es la causa de la mayor cantidad de accidentes mortales.



Gráfico N° 13
Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2020



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

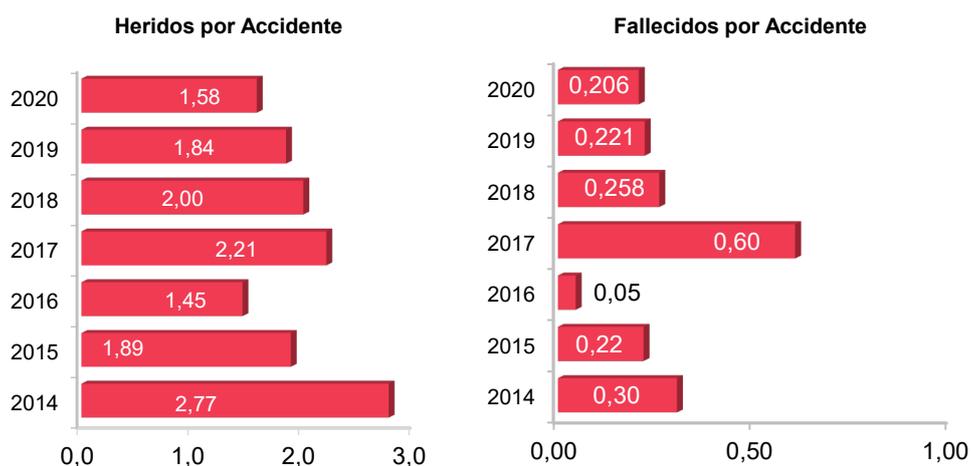
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. En cuanto a los indicadores de accidentes en el siguiente gráfico se puede observar que, en promedio, la cantidad de heridos por cada accidente ha disminuido, pasó de 1,84 heridos por cada accidente en el 2019 a 1,58 heridos por cada accidente en el 2020. Del mismo modo, la cantidad promedio de fallecidos por cada accidente se redujo, al pasar de 0,22 fallecidos por accidente en el 2019 a 0,21 fallecidos por accidente en el 2020.

Gráfico N° 14
Indicadores de accidentes, 2014 – 2020



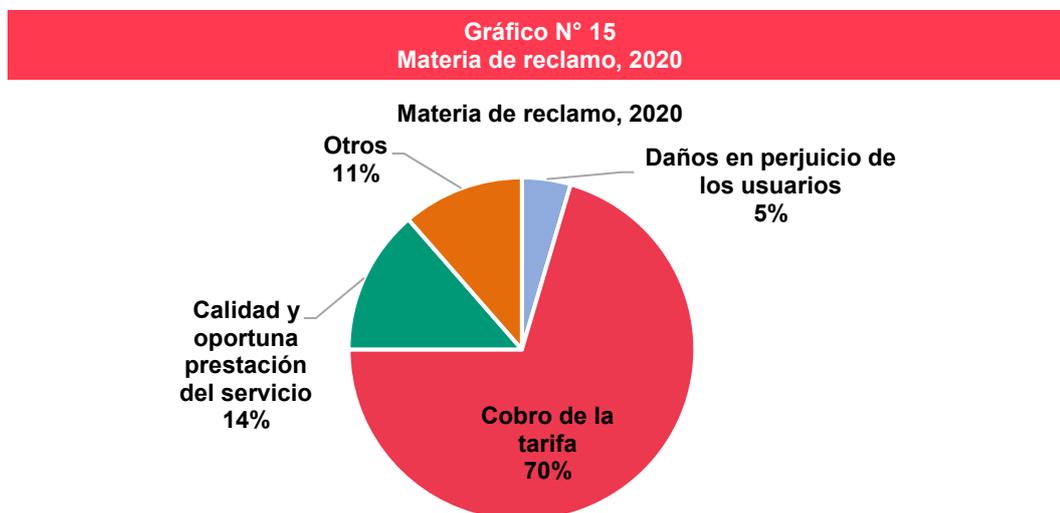
Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



VII.4. Reclamos

71. Durante el 2020, se presentaron un total de 88 reclamos de parte de los usuarios. Como se aprecia en el siguiente gráfico la mayor cantidad de reclamos presentados al Concesionario estuvieron asociados al cobro de peajes (70%).



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

72. Del total de reclamos presentados, en el 2020 se resolvieron 85, de los cuales la mayoría resultaron ser infundados (58,8%), el 35,3% fueron inadmisibles y el resto fueron considerados improcedentes (5,9%), ninguno de ellos se declaró fundado.

Cuadro N° 11
Estado de reclamos resueltos, 2019-2020
(Número de reclamos)

Estado	2019	2020
Inadmisibles	58	30
Improcedentes	2	5
Infundados	15	50
Fundados	0	0
Total	75	85

Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII. INDICADORES COMERCIALES

73. En el 2020, la recaudación por cobro de peajes ascendió a S/ 146 millones, cifra que representó una disminución de 19,71% en relación con la recaudación registrada en 2019.
74. Por su parte, como se aprecia en el siguiente gráfico, los ingresos por recaudación de peaje disminuyeron en mayor medida por el cobro de peajes a vehículos pesados, que representó el 76% del total recaudado; mientras que la recaudación de peaje a vehículos livianos representó el 24% restante. Al comparar con el 2019, se aprecia que en el caso de vehículos pesados disminuyó en 21,8%; así también la recaudación proveniente de vehículos ligeros disminuyó en 12,13%.



Gráfico N° 16
Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2020
(Millones de S/)

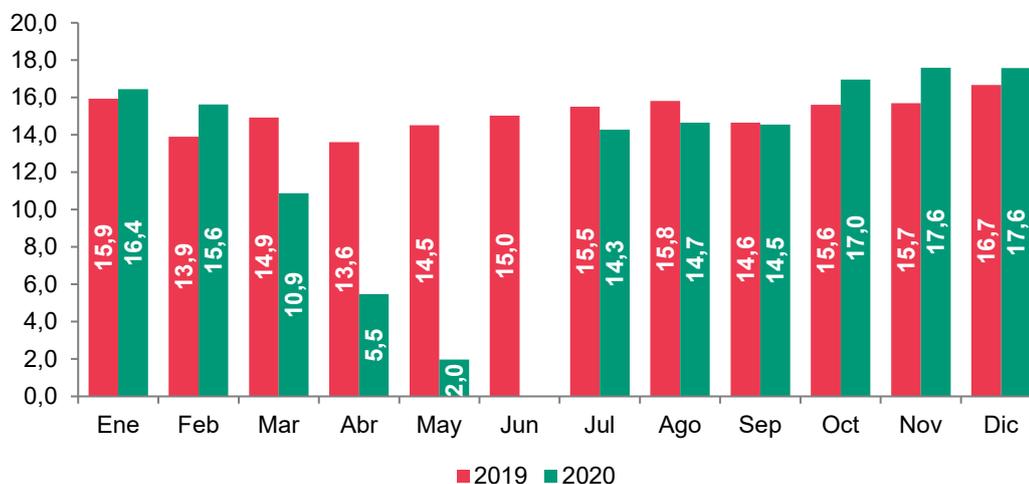


Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

75. Según se aprecia del siguiente gráfico, durante el 2020, el mes que registró mayor recaudación de peaje fue febrero, donde la recaudación por concepto de peajes fue superior en 12,4% en relación con el 2019. En general entre enero y diciembre de 2020, se experimentó una caída en la recaudación desde marzo hasta setiembre con respecto al mismo periodo de 2019. Esta disminución se explica esencialmente por la suspensión temporal del cobro de peaje²⁰ entre mayo y junio.

Gráfico N° 17
Recaudación mensual de peaje, 2019-2020
(Millones de S/)



Fuente: COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

²⁰ Ley N° 31018, por medio de la cual se suspende, con carácter excepcional y provisional, el cobro de peajes en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada. No obstante, mediante Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, se dispuso la exclusión de la Red Vial Nacional del Estado de Emergencia Nacional y, por lo tanto, se ha reanudó el cobro de la tarifa de peaje a partir del 01 de julio de 2020.



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados 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 que obtiene el Concesionario provienen de dos tipos de servicios: ingresos por servicios de operación y mantenimiento (se financia con la recaudación de peaje) y los ingresos por servicios de construcción (comprende el ingreso reconocido por el avance de obras de la Concesión) que son autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
77. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral. Así, en el 2020, los ingresos totales alcanzaron los S/ 287,5 millones, un 91,6% mayor a los S/ 150,0 millones registrados en el 2019. Al respecto, de manera desagregada se tiene que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 46,6% frente a lo registrado en el 2019 (+S/ 37,4 millones); además los ingresos por servicios de construcción se incrementaron 143,5% (+S/ 100,0 millones).

Cuadro N° 12
Ingresos por servicios 2019-2020
(En miles de soles)

Ingresos por operación y construcción	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos por construcción	169 687	69 677	59,0%	46,4%	143,5%
Servicio de construcción de:					
Obras Obligatorias	1 770	9 494	0,6%	6,3%	-81,4%
Obras adicionales	7 546	27 898	2,6%	18,6%	-73,0%
Emergencia FEN	160 371	32 285	55,8%	21,5%	396,7%
Ingresos por servicio de operación y mantenimiento	117 833	80 392	41,0%	53,6%	46,6%
Total	287 520	150 069	100,0%	100,0%	91,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2020, estos alcanzaron los S/ 244,5 millones que significó un incremento de 104,3% en relación a los costos del ejercicio 2019 (S/ 119,7 millones). Desagregando estos costos, el costo de construcción es el de mayor magnitud S/ 165,8 millones y representa el 67,8% del total, cifra que ha incrementado en 151,2% frente al monto alcanzado en el 2019 (S/ 66,0 millones); mientras que el costo de operación y mantenimiento se incrementó 46,6% al alcanzar los S/ 78,7 millones en el 2020, monto superior en S/ 24,9 millones al registrado en el ejercicio 2019, y representando el 32,2% de los costos totales del 2020.



Cuadro N° 13
Costos de prestación de servicios 2019-2020
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Costos de operación y mantenimiento	78 650	53 659	32,2%	44,8%	46,6%
Servicio de operación y mantenimiento	7 956	8 774	3,3%	7,3%	-9,3%
Provisión por mantenimiento periódico	53 755	28 255	22,0%	23,6%	90,2%
Mantenimiento rutinario	10 694	10 281	4,4%	8,6%	4,0%
Otros	4 694	4 569	1,9%	3,8%	2,7%
Depreciación	788	805	0,3%	0,7%	-2,1%
Amortización del intangible	763	975	0,3%	0,8%	-21,7%
Costos de construcción	165 802	66 006	67,8%	55,2%	151,2%
Serv. Construcción boras obligatorias	1 709	9 164	0,7%	7,7%	-81,4%
Serv. Construcción obras adicionales	7 543	28 095	3,1%	23,5%	-73,2%
Serv. Construcción obras de emergencia FEN	156 550	28 747	64,0%	24,0%	444,6%
Total	244 452	119 665	100,0%	100,0%	104,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

79. En lo que respecta a los gastos de administración, estos se incrementaron en 78,4% con respecto al 2019, pasando de S/ 8,8 millones a S/ 15,7 millones, como resultado principalmente del incremento de la *cuenta Otros* en 189,5% (De S/ 0,3 millones en el 2019 pasó a S/ 1,0 millón en el 2020), y el incremento de la *cuenta Aporte de tasa por regulación* en un 96,9% pasando de S/ 2,0 millones en el 2019 a S/ 3,9 millones en el 2020.

Cuadro N° 14
Gastos de administración 2019-2020
(En miles de soles)

Gastos de administración	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Cargas de personal	6 484	3 884	41,2%	44,0%	66,9%
Seguros	33	44	0,2%	0,5%	-25,0%
Aporte de tasa por regulación	3 946	2 004	25,1%	22,7%	96,9%
Servicios prestados por terceros	4 089	2 359	26,0%	26,7%	73,3%
Depreciación	171	178	1,1%	2,0%	-3,9%
Otros	1 016	351	6,5%	4,0%	189,5%
Total	15 739	8 820	100,0%	100,0%	78,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

80. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante el 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 43,0 millones, lo que significó un aumento de 41,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 30,4 millones). De otro lado, en relación a la utilidad de operación, la misma aumentó en 26,0% ascendiendo en el 2020 a S/ 27,3 millones (en el 2019 fue de S/ 21,7 millones). En tanto, respecto a la utilidad y resultado integral del año, en el 2020 resultó en S/ 49,2 millones, significando un incremento de 335,3%, frente a la utilidad integral registrada de S/ 11,3 millones en el 2019. Ello se debe principalmente al resultado positivo en la gestión del cambio de moneda de soles y dólares de los activos y pasivos que cuenta la empresa (en el 2020 obtuvo ganancias netas de S/ 36,3 millones, mientras que en el 2019 registró pérdidas S/ -7,7 millones).



Cuadro N° 15
Resultados Integrales 2019-2020
(En miles de soles)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS
			2020	2019	HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos Totales	287 520	150 069	100%	100%	91,6%
Ingresos por servicio de operación y mantenimiento	117 833	80 392	41,0%	53,6%	46,6%
Ingresos por construcción	169 687	69 677	59,0%	46,4%	143,5%
Costos Totales	- 244 452	- 119 665	-85,0%	-79,7%	104,3%
Costos de operación y mantenimiento	- 78 650	- 53 659	-27,4%	-35,8%	46,6%
Costos de construcción	- 165 802	- 66 006	-57,7%	-44,0%	151,2%
Utilidad bruta	43 068	30 404	15,0%	20,3%	41,7%
Gastos administrativos	- 15 739	- 8 820	-5,5%	-5,9%	78,4%
Otros ingresos, neto	24	118	0,0%	0,1%	-79,7%
Utilidad de operación	27 353	21 702	9,5%	14,5%	26,0%
Ingresos financieros	3 308	2 839	1,2%	1,9%	16,5%
Diferencias de cambio, neta	36 261	- 7 721	12,6%	-5,1%	-569,6%
Utilidad antes del impuesto a la renta	66 922	16 820	23,3%	11,2%	297,9%
Impuesto a la renta	- 17 730	- 5 518	-6,2%	-3,7%	221,3%
Utilidad y resultado integral del año	49 192	11 302	17,1%	7,5%	335,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. 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 2019 y 2020.

Cuadro N° 16
Estado de Situación Financiera 2019-2020
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	814 388	487 486	PASIVO CORRIENTE	437 932	162 426
Efectivo y equivalente de efectivo	477 072	391 312	Cuentas por pagar comerciales	28	1 640
Fondo restringido	120 819	37 677	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	79 971	10 399
Cuentas por cobrar comerciales	78 254	31 601	Otras cuentas por pagar	23 321	9 657
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	129 085	16 391	Anticipo del concedente	273 177	140 730
Otras cuentas por cobrar	7 503	8 895	Provisiones	61 435	
Suministros diversos	223	230	PASIVO NO CORRIENTE	169 762	158 444
Gastos pagados por anticipado	1 432	1 380	Anticipo del concedente	26 775	15 961
			Provisiones	118 670	126 350
			Impuesto a la renta diferida	24 317	16 133
ACTIVOS NO CORRIENTES	41 221	29 109	TOTAL PASIVO	607 694	320 870
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	28 509	14 879	PATRIMONIO NETO	247 915	195 725
Otras cuentas por cobrar	3 768	3 840	Capital emitido	113 310	113 310
Instalaciones, muebles y equipo	923	1 595	Reserva legal	18 358	12 894
Costos pre-contrato y activos intangibles	8 021	8 795	Resultados acumulados	116 247	69 521
TOTAL ACTIVOS	855 609	516 595	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	855 609	516 595

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 17
Análisis Vertical y Horizontal – Estado de Situación Financiera 2019-2020
 (En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
ACTIVOS CORRIENTES	95,2%	94,4%	67,1%	PASIVO CORRIENTE	51,2%	31,4%	169,6%
Efectivo y equivalente de efectivo	55,8%	75,7%	21,9%	Cuentas por pagar comerciales	0,0%	0,3%	-98,3%
Fondo restringido	14,1%	7,3%	220,7%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	9,3%	2,0%	669,0%
Cuentas por cobrar comerciales	9,1%	6,1%	147,6%	Otras cuentas por pagar	2,7%	1,9%	141,5%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	15,1%	3,2%	687,5%	Anticipo del concedente	31,9%	27,2%	94,1%
Otras cuentas por cobrar	0,9%	1,7%	-15,6%	Provisiones	7,2%		
Suministros diversos	0,0%	0,0%	-3,0%	PASIVO NO CORRIENTE	19,8%	30,7%	7,1%
Gastos pagados por anticipado	0,2%	0,3%	3,8%	Anticipo del concedente	3,1%	3,1%	67,8%
				Provisiones	13,9%	24,5%	-6,1%
				Impuesto a la renta diferida	2,8%	3,1%	50,7%
ACTIVOS NO CORRIENTES	4,8%	5,6%	41,6%	TOTAL PASIVO	71,0%	62,1%	89,4%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	3,3%	2,9%	91,6%	PATRIMONIO NETO	29,0%	37,9%	26,7%
Otras cuentas por cobrar	0,4%	0,7%	-1,9%	Capital emitido	13,2%	21,9%	0,0%
Instalaciones, muebles y equipo	0,1%	0,3%	-42,1%	Reserva legal	2,1%	2,5%	42,4%
Costos pre-contrato y activos intangibles	0,9%	1,7%	-8,8%	Resultados acumulados	13,6%	13,5%	67,2%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	65,6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	65,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

82. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó 65,6%, al pasar de S/ 516,6 millones en 2019 a S/ 855,6 millones en 2020.
83. Por el lado del activo, el activo corriente se expandió 67,1% entre el 2019 y 2020 creciendo de S/ 487,5 millones a S/ 814,4 millones; del mismo modo, los activos no corrientes se incrementaron en 41,6% pasando de S/ 29,1 millones a S/ 41,2 millones en el mismo periodo. La situación antes descrita conllevó a que el activo corriente pase de representar el 94,4% de los activos totales en el año 2019 al 95,2% en el año 2020; mientras que el activo no corriente pase de representar el 5,6% de los activos totales en el año 2019 al 4,8% en el año 2020. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por el *efectivo y equivalente de efectivo* que representa el 55,8% del activo total, habiendo aumentado en 21,9% con relación al valor consignado en el 2019; mientras que por el lado del activo no corriente la partida de *cuentas por cobrar a partes relacionadas* es la de mayor volumen, representando el 3,3% del total de activos, habiendo incrementándose en 91,6% en relación al monto consignado en el 2019.
84. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron 89,4%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 26,7%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 607,7 millones y S/ 247,9 millones respectivamente y representando el 62,1% y 37,9% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que en relación al pasivo corriente este registró un valor de S/ 437,9 millones en el 2020, un monto superior en 169,6% al valor registrado en el 2019 (S/ 162,4 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de S/ 169,8 millones en el 2020, un monto superior en 7,1% al valor registrado en el 2019 (S/ 158,4 millones).
85. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, en línea con lo señalado anteriormente, el mismo creció 26,7% como resultado del incremento en los resultados acumulados en S/ 46,7 millones, equivalente a incremento de 67,2%.



IX.2. Indicadores Financieros

• **Ratios de Liquidez**

86. 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 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 encima de 1.
87. En particular el incremento del activo corriente en 28% y del pasivo corriente en 131% han conllevado a que el ratio de liquidez clásica²¹ disminuya de 5,42 a 3,00; por otro lado, el ratio de la prueba ácida²² también se reduce de 5,40 a 2,99.

Cuadro N° 18
Ratios de Liquidez, 2019 – 2020

Ratios	2020	2019
Liquidez general	1,86	3,00
Prueba Ácida	1,86	2,99
Liquidez absoluta	1,09	2,41

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

88. Con relación al ratio de liquidez absoluta²³ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se reduce de 4,16 a 2,41, significando que la cuenta de efectivo constituye más del doble del total del pasivo corriente (241%) como resultado del incremento del orden del 33% en la *cuenta efectivo y equivalente de efectivo* y el incremento del *pasivo corriente* del orden del 131%, frente a lo registrado por cada una de estas cuentas al final del ejercicio 2019.

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 como Deuda – Patrimonio y Endeudamiento del Activo reflejan una mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, como se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 19
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2019 – 2020

Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	245,1%	163,9%
Endeudamiento del Activo	71,0%	62,1%
Calidad de la Deuda	72,1%	50,6%
Indice de Solvencia	1,41	1,61

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

²¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²² El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

²³ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



89. El ratio Deuda/Patrimonio²⁴ muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 245,1 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (163,9%), motivado principalmente por el incremento del total de pasivo en 89,4%.
90. El ratio endeudamiento del activo²⁵ en el ejercicio 2020 indica que de todo el total de activos, un 71% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 62,1% que tuvo en el 2019, lo que significa una disminución del financiamiento con recursos propios, es decir, la empresa presenta una disminución del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
91. En tanto, el ratio de calidad de la deuda²⁶ asciende a 72,1% en el ejercicio 2020 lo que indica que la mayor proporción de deuda que tiene la empresa es de corto plazo.
92. Finalmente, el índice de solvencia²⁷ para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,41 de activo total. En el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,61 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota un menor nivel de solvencia de la empresa en el 2020.
- **Ratios de rentabilidad**
93. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

Cuadro N° 20		
Ratios de Rentabilidad, 2019 – 2020		
Ratios	2020	2019
Margen Bruto	15,0%	20,3%
Margen Operativo	9,5%	14,5%
Margen EBITDA	10,1%	15,8%
Margen Neto	17,1%	7,5%
ROE	19,8%	5,8%
ROA	5,7%	2,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados – COVISOL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

94. Al analizar los ratios de rentabilidad, estos muestran principalmente un incremento para el ejercicio 2020. En efecto, el margen bruto²⁸ disminuyó al pasar de 20,3% a 15,0%, del mismo modo el margen operativo²⁹ y el margen EBITDA³⁰ disminuyeron pasando de 14,5% y 15,8% en el 2019 a 9,5% y 10,1% respectivamente, en el 2020. De otro lado, el margen neto³¹ se incrementó al pasar de 7,5% en el 2019 a 17,1% en el 2020, en línea con el incremento de ganancias. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo ganancias de S/ 17,1 como resultado final del ejercicio.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²⁵ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

³¹ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total



95. Por su parte, el ROE³² permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020, dicho indicador se incrementó respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo ganancias neta de S/ 19,8; mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo ganancias neta de S/ 5,8. Dicha reducción se debe al efecto conjunto producido por un incremento en las ganancias netas (335,3%) y el incremento del patrimonio neto (26,7%) en el 2020.
96. Finalmente, se observa un incremento en la rentabilidad sobre los activos o ROA³³, el cual ascendió a 5,7% (2,2% en el 2019), de manera que la empresa redujo su eficacia en el resultado final del ejercicio 2020 obteniendo una ganancia de S/ 5,7 por cada S/ 100 de activo total.

³² Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$

³³ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activo Total}$



X. CONCLUSIONES

97. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Autopista del Sol Tramo Trujillo – Sullana durante el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico medido en unidades vehiculares alcanzó un nivel de 9,2 millones de vehículos, cifra que representó una reducción del 11,9% respecto del año 2019, explicado tanto por la menor cantidad de vehículos ligeros (-4,8%), como pesados (-19,4%). Ello se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
 - (ii) Del total de vehículos contabilizados en el 2020, el 44,7% correspondió a vehículos pesados (4,1 millones de vehículos) y el 55,3% restante a vehículos livianos (5,1 millones de vehículos).
 - (iii) En relación con la variación del tráfico por unidad de peaje de la concesión, la estación de Sullana fue la que tuvo la mayor variación porcentual, reduciéndose 12,9% respecto a lo registrado en el 2019. Las otras estaciones de peaje de la concesión también experimentaron reducciones, pero en menor magnitud, así el número de vehículos que transitó por Chicama, y Pacanguilla se redujeron en 12,5% y 11,3%, respectivamente, por otra parte, la estación de Bayovar presentó una disminución de 10.8% en el tráfico de vehículos.
 - (iv) La estación de Chicama fue la que concentró el mayor flujo de vehículos livianos de la Concesión en 2020. Asimismo, también registró el mayor flujo de vehículos pesados en comparación con el número de vehículos que transitó por las unidades de peaje. Así, concentró el 35,9% de vehículos livianos y el 30,7% de vehículos pesados.
 - (v) El tráfico medido en relación al número de ejes cobrables de vehículos pesados alcanzó un nivel de 16,7 millones de ejes durante 2020, lo cual representó una reducción de 14,7% en relación a lo registrado en el 2019 (19,6 millones de ejes cobrables), principalmente explicado por la mayor cantidad de vehículos pesados de 6 ejes.
 - (vi) En relación a la cantidad de llamadas de emergencia, durante el 2020, se registraron en total 3 237 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo cual significó una reducción de 33% en relación al año anterior.
 - (vii) Por otra parte, COVISOL atendió un total de 616 emergencias relacionadas con atenciones médicas, lo cual representó una reducción de 51,1% en relación al 2019, además el Concesionario proporcionó un total de 2 701 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, cifra menor en 26,4% en relación al año anterior.
 - (viii) Al cierre de 2020, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 41,4 millones, lo cual representó un avance de sólo 44,4% en relación a la inversión total comprometida. Este bajo nivel de avance en la ejecución de obras está relacionado a las dificultades que ha enfrentado el Concedente en la expropiación de terrenos ubicados en el ámbito de la concesión, lo que le ha impedido cumplir con el cronograma de entrega de terrenos y de puesta a punto de las vías existentes previsto en el Contrato de Concesión como máximo en diciembre de 2011.
 - (ix) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 3,38 millones durante el 2020, lo que representó un incremento de 65,7% con respecto al aporte efectuado el 2019.



- (x) En relación a los niveles de servicio, el concesionario alcanzó un nivel de cumplimiento de 100% del Nivel de Servicio Global durante 2020. Asimismo, el nivel de rugosidad de la vía fue de 1,38, ubicándose muy por debajo del nivel máximo establecido en el contrato de concesión.
- (xi) En relación al desempeño operativo, se observa una reducción de 11,7% en el número de accidentes producidos en la vía concesionada durante el 2020, los cuales tuvieron como consecuencia 215 heridos y 28 fallecidos.
- (xii) En dicho año se presentaron un total de 88 reclamos de parte de los usuarios. Cabe destacar que la mayor cantidad de reclamos presentados al Concesionario estuvieron asociados al cobro de peajes (70%). Se resolvieron 85, de los cuales la mayoría resultaron ser infundados (58,8%), el 35,3% fueron inadmisibles y el resto fueron considerados improcedentes (5,9%), ninguno de ellos se declaró fundado.
- (xiii) En el 2020, los ingresos totales alcanzaron los S/ 287,5 millones, un 91,6% mayor a los S/ 150,0 millones registrados en el 2019. Al respecto, de manera desagregada se tiene que los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 46,6% frente a lo registrado en el 2019 (+S/ 37,4 millones); además los ingresos por servicios de construcción se incrementaron 143,5% (+S/ 100,0 millones). En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2020, estos alcanzaron los S/ 244,5 millones que significó un incremento de 104,3% en relación con los costos del ejercicio 2019 (S/ 119,7 millones).
- (xiv) Durante el 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 43,0 millones, lo que significó un aumento de 41,7% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 30,4 millones). De otro lado, en relación a la utilidad de operación, la misma aumentó en 26,0% ascendiendo en el 2020 a S/ 27,3 millones (en el 2019 fue de S/ 21,7 millones). En tanto, respecto a la utilidad y resultado integral del año, en el 2020 resultó en S/ 49,2 millones, significando un incremento de 335,3%, frente a la utilidad integral registrada de S/ 11,3 millones en el 2019. Ello se debe principalmente al resultado positivo en la gestión del cambio de moneda de soles y dólares de los activos y pasivos que cuenta la empresa.
- (xv) Los ratios de rentabilidad, estos muestran principalmente un incremento para el ejercicio 2020. En efecto, el margen bruto disminuyó al pasar de 20,3% a 15,0%, del mismo modo el margen operativo y el margen EBITDA disminuyeron pasando de 14,5% y 15,8% en el 2019 a 9,5% y 10,1% respectivamente, en el 2020. De otro lado, el margen neto se incrementó al pasar de 7,5% en el 2019 a 17,1% en el 2020, en línea con el incremento de ganancias.



XI. ANEXOS

ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A. Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es aproximadamente 474,99 km., los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trujillo - Chiclayo (242,61 km.) ▪ Chiclayo - Piura (204,58 km.) ▪ Piura - Sullana (27,80 km.) 	Cláusula 1.9.87. (p. 21)
2	Fecha de suscripción	25 de agosto de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Modalidad	Autosostenible.	Cláusula 2.5 (p. 22)
5	Postores	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consorcio Vial del Sol. ▪ Consorcio Vías del Perú. ▪ Consorcio OHL Concesiones. ▪ Consorcio Concesionaria Panamericana. ▪ Graña y Montero S.A.A. 	Proinversión
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (USD 398 millones).	Inversión proyectada referencial
7	Descripción de Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE. ▪ Obras Obligatorias: <ul style="list-style-type: none"> - Segunda calzada del tramo Piura-Sullana con un puente; un pontón y el óvalo Dv Las Lomas - Ayabaca. - Completar del Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche. - Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo. - Longitud Mínima de Construcción de la segunda calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al apéndice 3 del anexo 9. ▪ Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso: <ul style="list-style-type: none"> - Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. - Evitamiento Chicama, Chocope, Paján, Mocupe. - Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. - Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo, Guadalupe-Chepén-San José Moroc-Pachanguilla. - Diez (10) puentes peatonales. - Diez (10) puentes peatonales. - Evitamiento Piura. 	Anexo 6a y 6b (p. 174)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Factor de competencia	Cantidad de km. continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38,96 km.) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)
9	Capital mínimo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 000 000,00. ▪ Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como minio un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería. 	Cláusula 3.5.b. (p. 18)
10	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"> - Monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: <ul style="list-style-type: none"> - Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 700 000,00. - Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 5 260 000,00. 	Cláusula 11.2. (p. 66) Cláusula 11.3. (p. 67)
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885). b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5. 	Cláusula 11.6. (p. 68-69)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas. - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas. ▪ Reglas Procedimentales Comunes. 	Cláusula 18.11. (p. 101) Cláusula 18.12. (p. 101-104) Cláusula 18.12. a) (p. 101- 104) Cláusula 18.12. b) (p. 102-104) Cláusula 18.13. (p. 104-105)
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Ejecución de obras ▪ De la Conservación de las Obras. ▪ Explotación de la Concesión. ▪ Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. ▪ Consideraciones Socio Ambientales. ▪ Fideicomiso de la Recaudación. 	Anexo IX (p. 181-184)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Vencimiento del Plazo de la Concesión▪ Mutuo Acuerdo▪ Incumplimiento del Concesionario▪ Incumplimiento del Concedente▪ Decisión unilateral del Concedente▪ Fuerza mayor o caso fortuito	Cláusulas 16.1. – 16.9. (p. 88-92)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none">▪ Las partes declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes.▪ El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales.▪ Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.▪ Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.▪ Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.	Cláusula 10.7. -10.10. (p. 64 - 65)
16	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil.▪ Sobre los bienes en Construcción.▪ Sobre los bienes en Operación.▪ De riesgos laborales.▪ Otras pólizas.	Cláusula 12.1. (p. 72-75) Cláusula 12.2.a (p. 73) Cláusula 12.2.b (p. 73-74) Cláusula 12.2.c (p. 74) Cláusula 12.2.d (p. 75) Cláusula 12.2.e (p. 75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10. (p. 55)
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 107)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.
Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.▪ A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.▪ A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.▪ A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.▪ A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de USD 2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.▪ Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.	<p>Cláusula 9.4.a (p. 58-59)</p> <p>Cláusula 9.5. (p. 59-60)</p>
20	IMAG	<ul style="list-style-type: none">▪ Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.▪ El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre:<ul style="list-style-type: none">(i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o,(ii) El plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.	<p>Cláusula 1.9.54. (p. 17)</p> <p>Cláusula 10.2. (p. 61-62)</p>



**ANEXO N° 2:
RESUMEN ESTADÍSTICO**

Concesionario	COVISOL S.A.
Modalidad	Autosotenable
Periodo:	2009 - 2020

a. Tráfico													
	UNIDAD	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de Vehículos													
- Livianos	Vehículo	711 182	2 744 858	3 169 242	3 429 464	3 691 887	3 859 268	4 460 799	4 820 548	4 339 201	5 287 294	5 326 816	5 068 673
- Pesados	Vehículo	933 388	3 509 952	3 846 424	4 004 524	4 143 956	4 258 202	4 375 451	4 523 245	4 072 366	5 014 487	5 073 563	4 090 108
Número de Ejes cobrables													
- Livianos	Eje	711 182	2 744 858	3 169 242	3 429 464	3 691 887	3 859 268	4 460 799	4 820 548	4 339 201	5 287 294	5 326 816	5 068 673
- Pesados	Eje	3 412	12 922	14 303	15 026	15 475	16 170	16 699	17 340	15 449	19 083	19 586	16 708
		356	694	618	276	200	088	139	028	091	069	965	911
Número de Vehículos por unidad de peaje:													
Bayovar		143 244	552 874	605 062	616 798	672 542	725 056	775 314	880 046	742 622	990 848	1 026 962	915 938
Ligero	Vehículo	41 836	156 674	172 932	178 488	203 280	228 158	255 368	272 050	247 822	295 286	277 432	319 340
Pesado	Vehículo	101 408	396 200	432 130	438 310	469 262	496 898	519 946	607 996	494 800	695 562	749 530	596 598
Chicama		562 620	2 138 374	2 374 466	2 556 372	2 619 086	2 753 000	2 964 126	3 221 860	2 841 930	3 423 876	3 513 828	3 073 561
Ligero	Vehículo	239 126	938 884	1 058 260	1 146 044	1 193 722	1 281 192	1 490 152	1 683 572	1 465 656	1 802 247	1 899 275	1 817 897
Pesado	Vehículo	323 494	1 199 490	1 316 206	1 410 328	1 425 364	1 471 808	1 473 974	1 538 288	1 376 274	1 621 629	1 614 553	1 255 664
Morropo		151 486	589 016	658 466	680 798	732 820	818 750	914 544	1 001 706	928 662	1 155 638	1 182 640	1 064 128
Ligero	Vehículo	43 562	175 344	207 038	220 234	252 448	304 170	374 072	416 480	388 134	489 230	487 202	462 306
Pesado	Vehículo	107 924	413 672	451 428	460 564	480 372	514 580	540 472	585 226	540 528	666 408	695 438	601 822
Pacanguilla		311 566	1 172 338	1 334 758	1 417 716	1 473 116	1 545 466	1 672 472	1 685 066	1 620 132	2 009 943	2 010 360	1 782 443
Ligero	Vehículo	113 404	439 306	508 414	558 172	595 284	626 204	735 914	751 542	768 860	980 716	971 797	909 058
Pesado	Vehículo	198 162	733 032	826 344	859 544	877 832	919 262	936 558	933 524	851 272	1 029 227	1 038 563	873 385
Sullana		475 654	1 802 208	2 042 914	2 162 304	2 338 279	2 275 198	2 509 794	2 555 115	2 278 221	2 721 476	2 666 589	2 322 711
Ligero	Vehículo	273 254	1 034 650	1 222 598	1 326 526	1 447 153	1 419 544	1 605 293	1 696 904	1 468 729	1 719 815	1 691 110	1 560 072
Pesado	Vehículo	202 400	767 558	820 316	835 778	891 126	855 654	904 501	858 211	809 492	1 001 661	975 479	762 639



Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:													
Bayovar		458 700	1 802 118	1 987 558	2 018 864	2 182 728	2 361 254	2 520 698	2 997 604	2 347 752	3 355 570	3 642 406	3 029 572
Ligero	Ejes	41 836	156 674	172 932	178 488	203 280	228 158	255 368	272 050	247 822	295 286	277 432	319 340
Pesado	Ejes	416 864	1 645 444	1 814 626	1 840 376	1 979 448	2 133 096	2 265 330	2 725 554	2 099 930	3 060 284	3 364 974	2 710 232
Chicama		1 381 306	5 192 846	5 781 864	6 315 014	6 336 460	6 655 920	6 820 840	7 259 386	6 472 670	7 695 394	7 838 886	6 909 818
Ligero	Ejes	239 126	938 884	1 058 260	1 146 044	1 193 722	1 281 192	1 490 152	1 683 572	1 465 656	1 802 247	1 899 275	1 817 897
Pesado	Ejes	1 142 180	4 253 962	4 723 604	5 168 970	5 142 738	5 374 728	5 330 688	5 575 814	5 007 014	5 893 147	5 939 611	5 091 921
Morropo		490 134	1 887 714	2 084 108	2 135 812	2 245 824	2 460 004	2 631 384	2 878 050	2 652 714	3 262 372	3 395 442	3 013 426
Ligero	Ejes	43 562	175 344	207 038	220 234	252 448	304 170	374 072	416 480	388 134	489 230	487 202	462 306
Pesado	Ejes	446 572	1 712 370	1 877 070	1 915 578	1 993 376	2 155 834	2 257 312	2 461 570	2 264 580	2 773 142	2 908 240	2 551 120
Pacanguilla		912 592	3 405 126	3 872 494	4 082 000	4 198 022	4 405 434	4 594 720	4 508 258	4 177 962	5 057 701	5 144 873	4 549 566
Ligero	Ejes	113 404	439 306	508 414	558 172	595 284	626 204	735 914	751 542	768 860	980 716	971 797	909 058
Pesado	Ejes	799 188	2 965 820	3 364 080	3 523 828	3 602 738	3 779 230	3 858 806	3 756 716	3 409 102	4 076 985	4 173 076	3 640 508
Sullana		880 806	3 379 748	3 746 836	3 904 050	4 204 053	4 146 744	4 592 296	4 517 278	4 137 194	4 999 326	4 892 174	4 275 202
Ligero	Ejes	273 254	1 034 650	1 222 598	1 326 526	1 447 153	1 419 544	1 605 293	1 696 904	1 468 729	1 719 815	1 691 110	1 560 072
Pesado	Ejes	607 552	2 345 098	2 524 238	2 577 524	2 756 900	2 727 200	2 987 003	2 820 374	2 668 465	3 279 511	3 201 064	2 715 130

b. Recaudación por cobro de peaje													
Total		15 941	57 417	67 559	85 348	93 502	99 974	109 015	130 529	125 990	166 899	181 846	146 008
Livianos	Miles Soles	3 122	11 443	13 944	16 230	18 863	20 359	24 337	29 659	28 606	37 295	40 019	35 016
Pesados	Miles Soles	12 819	45 975	53 615	69 117	74 285	78 012	81 284	96 630	94 779	117 288	120 341	90 461
Prepago						354	1 604	3 393	4 241	2 605	12 316	21 486	20 532

c. Daños personales													
Accidentes	Persona						142	124	177	116	128	154	136
Heridos	Persona						393	234	257	256	256	284	215
Fallecidos	Persona						43	27	8	70	33	34	28



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante