



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2020: Concesión del tramo vial: Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de regulación y supervisión 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	7
	II.2. Principales Características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de influencia	9
	II.4. Infraestructura y equipos	9
	II.5. Hechos de importancia	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	10
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
	IV.1. Evolución del tráfico	12
	IV.2. Servicios complementarios	14
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	15
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	18
	VI.1. Inversiones	18
	VI.2. Pagos al Estado	19
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	20
	VII.1. Niveles de servicio	20
	VII.2. Indicadores de tráfico	20
	VII.3. Accidentes.....	21
	VII.4. Reclamos.....	22
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	22
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	23
	IX.1. Estado Financieros.....	23
	IX.2. Ratios Financieros.....	28
X.	CONCLUSIONES.....	31
	ANEXOS.....	33



CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales	7
Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales.....	8
Cuadro N° 3: Tramos de la concesión	9
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2019 -2020	13
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2020	14
Cuadro N° 6: Motivo de llamada de emergencia, 2020	15
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2020	17
Cuadro N° 8: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA.....	18
Cuadro N° 9: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2020	20
Cuadro N° 10: Accidentes por tipo de consecuencia, 2020.....	21
Cuadro N° 11: Ingresos por servicios, 2020 - 2019	24
Cuadro N° 12: Costos de prestación de servicios, 2020 - 2019	24
Cuadro N° 13: Costos de construcción, 2020 - 2019.....	25
Cuadro N° 14: Gastos administrativos, 2020 - 2019.....	25
Cuadro N° 15: Estado de Resultados Integrales, 2020 - 2019	26
Cuadro N° 16: Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019	26
Cuadro N° 17: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019	27
Cuadro N° 18: Ratios de Liquidez, 2020 - 2019.....	28
Cuadro N° 19: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2020 - 2019.....	29
Cuadro N° 20: Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2019.....	29

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Ámbito de la concesión.....	9
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico mensual, 2020 - 2019.....	12
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico de la concesión	13
Gráfico N° 4: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje,2020	14
Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas	19
Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2020 - 2019.....	19
Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2020 - 2019.....	21
Gráfico N° 8 Tipos de Accidente de tránsito por consecuencias, 2020	22
Gráfico N° 9: Reclamos, 2020 - 2019.....	22
Gráfico N° 10: Recaudación de peaje por tipo de vehículo	23



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño para el año 2020, de la Concesión Tramo Vial Dv. Quilca – Dv. Arequipa (Repartición) – Dv. Matarani – Dv. Moquegua – Dv. Ilo – Tacna – La Concordia. Para tales efectos, en este informe se analiza la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, recaudación, indicadores operativos y financieros, entre otros.

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

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

Con relación al tráfico vehicular, durante 2020 han circulado por los tramos viales concesionados un total de 2,11 millones de unidades vehiculares, cifra 26,5% inferior a los 2,87 millones de vehículos registrados el año anterior. Cabe indicar que en el 2020 el tráfico de vehículos pesados representó el 41,8% del tráfico total; mientras que, el tráfico de vehículos livianos representó el 58,2% restante. 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.

El 16 setiembre de 2020, entraron en vigencia las nuevas tarifas de peaje, las cuales no habían sido ajustadas desde el inicio de la explotación de la concesión (marzo de 2013). Las nuevas tarifas significaron si bien implicaron una reducción de alrededor de 30% y 18,3% con relación a las tarifas para vehículos ligeros y pesados del periodo anterior, comenzaron a aplicarse en ambos sentidos de la vía.

La inversión comprometida por el Concesionario asciende a USD 134,26 millones, los cuales deben ser destinados a la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada, así como a las intervenciones necesarias en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, y a la construcción de otras obras complementarias. En el 2020, el Ositrán reconoció un total de USD 3,49 millones en inversiones, lo cual sumado a las inversiones de años anteriores totalizaron una inversión acumulada de USD 38,3 millones lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.

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. Dicho servicio raramente es demandado por sus propias características, ya que usualmente se deriva de alguna otra función o necesidad.



Por otro lado, el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de Ositrán el año 2020 alcanzó los S/ 362,9 miles, monto que representa un ligero incremento de 1,6% en comparación con el pago efectuado el año anterior (S/ 213,5 miles).

Con relación al desempeño operativo, en 2020 se registró en total 39 reclamos efectuados por los usuarios de la infraestructura vial concesionada, cifra superior en 14,7% a los reclamos registrado el año anterior (34 reclamos). Por su parte, el indicador de Intensidad Media Diaria (IMD), en línea con la reducción del tráfico, registró una caída de 26,7% entre 2019 y 2020, al pasar de 7 860 a 5 759 vehículos promedio por día.

En línea con la contracción en el tráfico vehicular, en el 2020 los ingresos por concepto de cobro de peaje procedente de las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron una reducción de 11,6% en relación con lo recaudado en el 2020, alcanzando el monto total de S/ 23,8 millones.

Con relación al desempeño financiero de COVINCA, durante 2020 los ingresos totales de la Concesión alcanzaron los S/ 43,1 millones, lo que significó una caída de 37,1% con relación a los ingresos generados en 2019 (S/ 68,4 millones), explicado principalmente por la caída de 56% de los ingresos por construcción. Por su parte, los costos totales experimentaron una caída de 63,3%, explicado por los menores costos de construcción. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 21 millones y una ganancia operativa de 18,1 millones, lo cual significó un incremento de 148% y 422,4% con relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se obtuvo una utilidad neta negativa de S/ 1,8 millones, lo que se explica por los mayores gastos financieros y las pérdidas generadas por la diferencia de cambio.

Al cierre del año 2020, la empresa incrementó sus activos, registrando un ligero ascenso de 1% al pasar de S/ 264,9 millones en 2019 a S/ 268,6 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha mejorado en lo respectivo a sus indicadores de liquidez respecto al 2019, desde que al cierre de 2020 contaba con activos corrientes necesarios para cubrir por encima del 80% de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos registraron deterioros respecto a su situación en el año 2019. En relación a la rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos crecieron significativamente, sin embargo; la utilidad neta del ejercicio han resultado en pérdidas.



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la empresa

1. El 30 de enero de 2013 se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC, en representación del Estado Peruano, y la empresa COVINCA. El Concesionario es una sociedad anónima de propósito exclusivo constituida en Perú el 20 de setiembre de 2012, cuya actividad económica consiste en el mantenimiento y operación de los tramos viales descritos en el Contrato de Concesión. Al 31 de diciembre de 2020 la empresa contaba con 2 accionistas extranjeros:

- Pavimentos Colombia S.A.S. (76,62%).
- Nexus Infraestructura S.A.S. (23,38%).

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

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

Cuadro N° 1: Aspectos Generales

Concesionario	Sociedad Concesionaria Peruana de Vías – COVINCA S.A.
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras que el Concesionario está dispuesto a ejecutar además de las Obras mínimas establecidas por el Estado.
Inversión comprometida	USD 134,26 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2020	USD 38,30 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	30 de enero de 2013
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	2

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

3. La Concesión se otorga por un plazo de veinticinco (25) años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato (2013). Conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, dicho plazo podrá ser ampliado a solicitud, debidamente fundamentada, del Concesionario, siendo potestad del Concedente aceptar o no la solicitud, previa opinión de Ositrán.
4. La Concesión responde a un esquema de tipo *Build, Operate and Transfer* (BOT), en virtud del cual COVINCA asumió obligaciones en relación con el financiamiento, la construcción de obras de infraestructura vial y la operación por un periodo determinado, luego del cual debe entregar la infraestructura al Estado. De esta forma, la infraestructura que forma parte del tramo vial concesionado mantiene en todo momento su condición pública.
5. Esta Concesión corresponde a la modalidad de autosostenible, que consiste en que el Concesionario se compromete a financiar las obras requeridas y el mantenimiento de la vía, con cargo a los recursos económicos procedentes de la recaudación de peajes. No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula 10.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se compromete a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales garantizados (IMAG) por concepto de peaje durante el plazo de la concesión. Ello implica que, ante un escenario en el que la



recaudación por peaje resulte inferior a los montos establecidos por concepto de IMAG, el Concedente deberá asumir la diferencia con fondos propios³.

6. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, las obligaciones del Concesionario consistían en la ejecución de las obras obligatorias hasta por un monto de USD 134,26 millones, las mismas que son de dos tipos: Obras de puesta a punto (OPA) que consisten en el mantenimiento y rehabilitación de la calzada existente, y, (ii) Obras distintas de puesta a punto también conocidas como Obras Nuevas, las que consisten en la construcción de la segunda calzada en algunos tramos de la vía, 6 óvalos, 12 intersecciones, 6 puentes peatonales, 1 túnel, 3 puentes vehiculares y 2 intercambios viales.
7. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a efectuar el cobro de la tarifa de peaje vigente más IGV en las unidades de peaje existente al inicio de la Concesión. Posteriormente, sujeto a ciertas condiciones relacionadas con el cumplimiento de sus obligaciones de inversión, la tarifa se incrementará y estará compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables.
8. Las tarifas serán reajustadas a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al mes calendario de la recepción de la totalidad de las obras obligatorias en cada una de las unidades de peaje en función a factores tales como el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos, Índice de Precios del Consumidor Mensual de Lima Metropolitana y el Tipo de Cambio. Este ajuste ordinario se realizará cada doce meses. En el caso de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un ajuste extraordinario.
9. Con relación a los pagos al Estado, la cláusula 10.12 establece que el Concedente recibirá del Concesionario, por concepto de Pago por Derecho de Concesión, el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería e Impacto Ambiental para la Ejecución de obras obligatorias. Asimismo, según se señala en la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá transferir a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de sus ingresos (facturación).

Modificaciones contractuales

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

Cuadro N° 2: Modificaciones Contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	9 de mayo de 2016
Principales temas:	(1) Precisar el procedimiento de acreditación de Cierre financiero de las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (2) Redefinir las condiciones de entrega del Área de Terreno para las Obras de Puesta a punto y distintas a la Puesta a punto. (3) Ejecución de las Obras de Puesta a Punto y Obras distintas a la Puesta a punto, estableciendo un plazo máximo luego de suscrita la Adenda 1 al Contrato de Concesión. (4) Redefinir los términos y condiciones especiales para el incremento tarifario en función a la ejecución de obras. (5) Oportunidad para la ejecución de las Obras de Puesta a punto, la ejecución de las Obras para la reubicación del peaje de Camaná y la entrada en operación de la nueva unidad de peaje de Santa Rosa.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	10 de julio de 2019
Principales temas:	Se generó un evento de fuerza mayor en Siguanayacu que incide en la ejecución de las Obras de Puesta a Punto, por tales motivos el Concesionario se encuentra imposibilitado de materializar el cierre financiero por causas no imputables a él. (1) Modificar las condiciones para la extinción, terminación y liquidación del Fideicomiso de Recaudación. (2) Establecer la realización de estudios para atender los deslizamientos en Siguanayacu. (3) Establecer los plazos para la liberación de terrenos.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

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



II.3. Área de Influencia

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



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

II.4. Infraestructura y equipos

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

Cuadro N° 3: Tramos de la concesión

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

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



13. Además del corredor vial, la Concesión comprende cuatro unidades de peaje (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) y una unidad de pesaje (Tomasiri), las cuales incluyen edificaciones habilitadas para la prestación de multiservicios, como servicios higiénicos de uso público.
14. Por otra parte, el concesionario dispone de los siguientes equipos para asegurar un correcto y oportuno servicio de auxilio en caso de accidentes o emergencias:
 - Grúas ubicadas en las unidades de peaje y pesaje
 - Equipos de pesaje
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real, conformado por Postes SOS instalados cada 10 km aproximadamente a lo largo de toda la carretera.

II.5. Hechos de importancia

15. 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.
16. 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.
17. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁴ 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.
18. 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 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 inversión⁵.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

19. A través del Contrato de Concesión, el Concedente le transfiere a COVINCA la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera, para lo cual le confiere el

⁴ 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.*"

⁵ 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>



aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Por su parte, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos.

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

IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

26. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶.

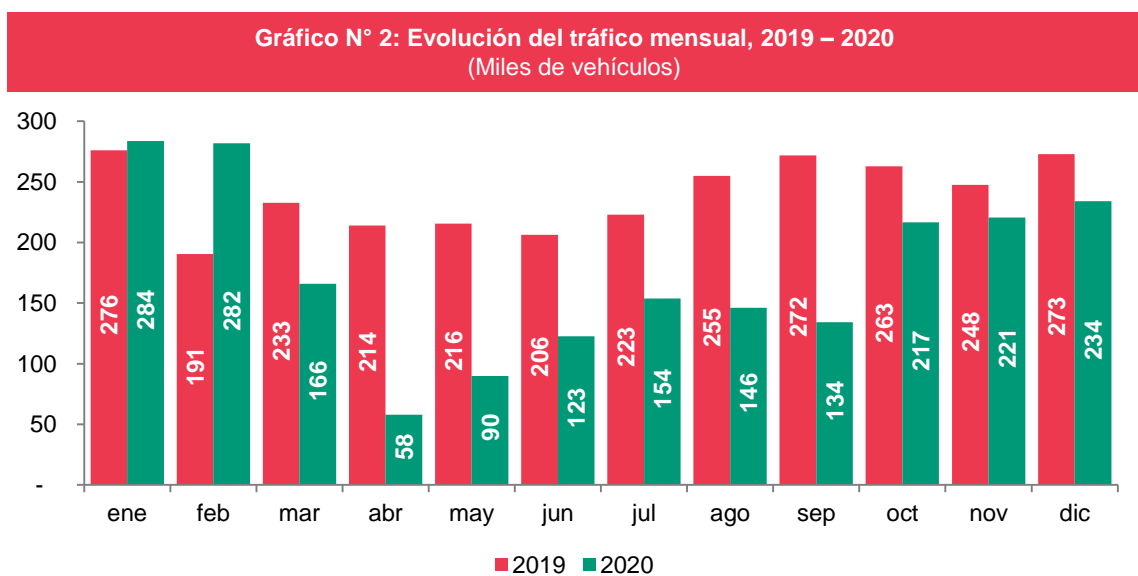
⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información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



IV.1. Evolución del tráfico

Tráfico en unidades vehiculares

27. Durante el año 2020 transitaron alrededor de 2,11 millones de unidades vehiculares⁷ por los tramos viales de la Concesión; cifra inferior en 26,5% al número de vehículos registrados el año anterior (2,87 millones). Dicha contracción 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 obligatoria⁸.
28. En el siguiente gráfico se muestra la evolución mensual del tráfico en 2020, en comparación con 2019. Como se aprecia, entre los meses de marzo y setiembre de 2020, se observa que el flujo registró la mayor afectación con relación a los mismos meses del año anterior. A partir de octubre de 2020, si bien se observa una recuperación del tráfico en un contexto de reactivación progresiva de la economía y de la reducción de restricciones al transporte⁹, no lograron superarse los niveles registrados en los mismos meses del año anterior.



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

29. Cabe indicar que en el 2020 el tráfico de vehículos livianos representó alrededor del 58,2% del tráfico total, mientras que el tráfico de vehículos pesados representó el 51,8% restante. La participación de vehículos livianos ha ido aumentando desde el 2015, tal como se muestra en el Gráfico N° 3. Sin embargo, en el 2020 el tráfico de vehículos livianos se redujo en 28% con relación al año anterior y el tráfico de vehículos pesados decreció en 24,4% en relación con lo registrado en el 2019.

conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

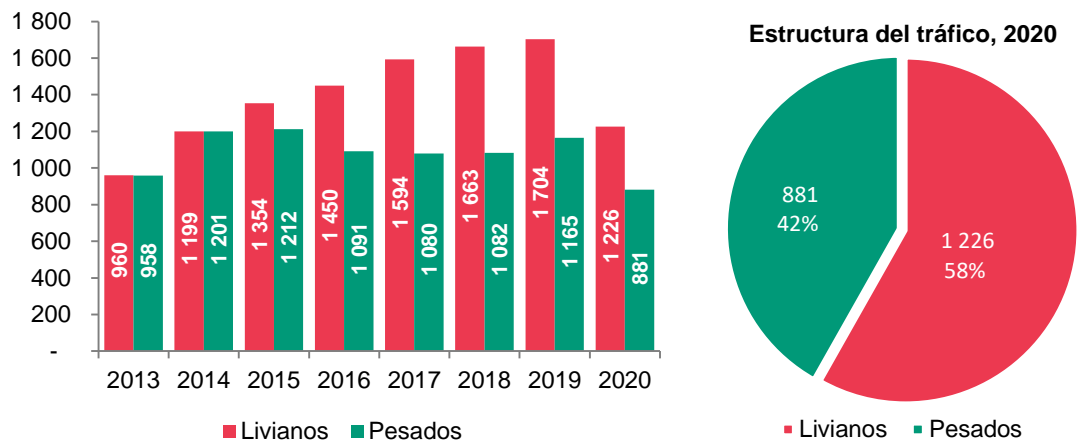
⁷ El número de vehículos que transita por la vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por las unidades de peaje ubicadas en el área de la Concesión en sentido ascendente como descendente. Así, en caso se haya suspendido el cobro de tarifas en alguna de las unidades de peaje, no se registrará el tráfico de vehículos, aun cuando en la práctica si hayan pasado vehículos por la vía.

⁸ 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

⁹ 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.



Gráfico N° 3: Evolución del tráfico de la concesión
(Miles de vehículos)



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

30. En cuanto al comportamiento del tráfico por estación de peaje, se observa que en 2020 la unidad de peaje Tomasiri es la estación que ha registrado el menor flujo de vehículos en comparación con 2019 (-40,5%), tal contracción se ha registrado tanto en unidades livianas (-41,8%) como en vehículos pesados (-36,8%). Del mismo modo, las estaciones de peaje de Camaná, Montalvo y El Fiscal registraron decrementos en el flujo vehicular del 2020 en relación a lo registrado en 2019, así dicho vehicular se redujo en 14,5%, 27,8% y 29,4%, respectivamente, en las tres unidades de peajes antes mencionadas.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2019 -2020
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2019	2020	Flujo	var. %
Livianos	Camaná	538	494	-44	-8,2%
	El Fiscal	282	185	-97	-34,5%
	Montalvo	319	219	-100	-31,4%
	Tomasiri	564	328	-236	-41,8%
Pesados	Camaná	518	409	-110	-21,2%
	El Fiscal	222	172	-51	-22,9%
	Montalvo	236	182	-54	-22,9%
	Tomasiri	188	119	-69	-36,8%
Total	Camaná	1 057	903	-154	-14,5%
	El Fiscal	504	356	-148	-29,4%
	Montalvo	556	401	-154	-27,8%
	Tomasiri	752	447	-305	-40,5%

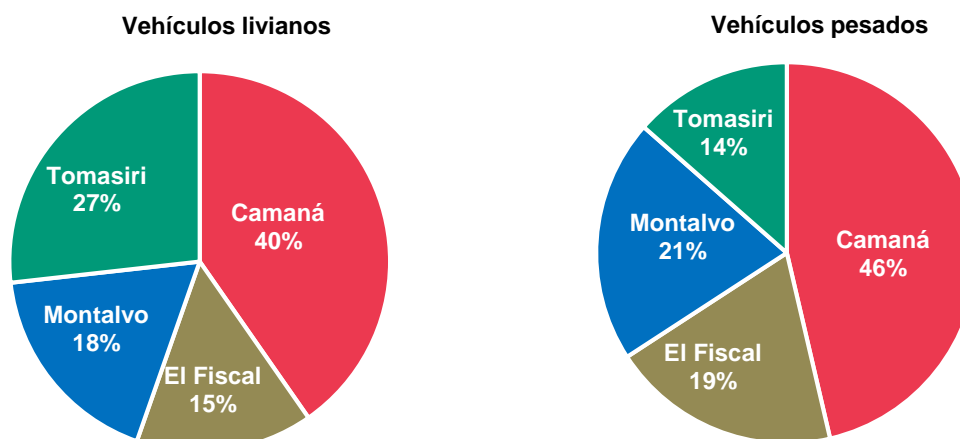
Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

31. Es preciso acotar que en el 2020 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 40,3% (494 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 26,8% (328 mil unidades), Montalvo con el 17,9% (219 mil) y El Fiscal con el 15% (185 mil).
32. Por otro lado, respecto del total de vehículos pesados de 2020, la estación de Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 46,4% (409 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 20,7% (182 mil), El Fiscal con el 19,5% (172 mil) y Tomasiri con el 13,5% (119 mil).



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



Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

33. En relación al tráfico de vehículos pesados¹⁰, se contabilizó un total de 4,02 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje de la concesión en el 2020, lo que representó una reducción de 20,6% con relación a lo registrado en el 2019 (5,06 millones de ejes cobrables).
34. Con respecto al tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 2 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 2,5 millones de ejes. De las 4 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Camaná presentó el mayor tráfico de ejes cobrables con 1 889 miles de ejes, siendo el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables. Por otra parte, la estación de Tomasiri presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 479 miles de 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	
Unidades vehiculares							
Camaná	78 964	55 088	21 623	42 746	206 050	4 042	408 513
El Fiscal	28 543	24 068	4 184	30 699	81 477	2 592	171 563
Montalvo	30 162	32 754	4 241	30 748	81 633	2 607	182 145
Tomasiri	34 821	25 840	5 873	6 726	45 493	329	119 082
Ejes cobrables							
Camaná	157 928	165 264	86 492	213 730	1 236 300	29 294	1 889 008
El Fiscal	57 086	72 204	16 736	153 495	488 862	19 449	807 832
Montalvo	60 324	98 262	16 964	153 740	489 798	19 553	838 641
Tomasiri	69 642	77 520	23 492	33 630	272 958	2 386	479 628

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

IV.2. Servicios complementarios

35. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.

¹⁰ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.



36. Durante 2020, 548 fue el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes. La mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (70,3%) y para informar sobre accidente de tránsito (14,1%). Cabe señalar que en el 83,9% de las llamadas no se reportó una interrupción de la vía, Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayoría de usuarios lo realizaron desde sus teléfonos (84,7% del total de llamadas), mientras que sólo el 13,7% 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	No precisa	Teléfonos	Postes SOS	Otros Medios	
Axilio Mecánico	327	27	31	322	57	6	385
Accidente de Tránsito	60	11	6	69	7	1	77
Desastres ambientales	36	0	2	36	1	1	38
Atasco de vía	1	1	0	2	0	0	2
Otros	36	6	4	35	10	1	46
Total	460	45	43	464	75	9	548

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - Ositrán

37. Por otra parte, durante el 2020 se registraron 30 asistencias médicas proporcionadas por el concesionario.

V. RÉGIMEN TARIFARIO

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Donde:

<i>Peaje ajustado</i>	Monto a cobrar en nuevos soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente. No incluye el IGV y/o cualquier otro tributo aplicable.
<i>CPI</i>	Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). CPIi Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. En caso de no haber sido publicado a la fecha en que se realiza el ajuste, se utilizará el índice del mes precedente disponible. CPI0 Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
<i>IPC</i>	Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). IPCi: Corresponde al mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el ajuste tarifario. IPC0: Corresponde al mes en que ocurre el incremento tarifario señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente, según corresponda.
<i>TC</i>	Es el promedio del Tipo de Cambio Promedio Ponderado de Compra y de Venta de Dólares Americanos del Sistema Financiero publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. TC i: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al último día hábil del mes anterior inmediato al 10 de enero del Año Calendario en que se realiza el reajuste tarifario. TC 0: Registro del Tipo de Cambio correspondiente al día calendario de ocurrido el incremento tarifario de cada unidad de peaje de conformidad con lo señalado en el literal b) de la Cláusula 9.4 precedente.

40. A partir del 16 de setiembre de 2020, conforme a lo establecido en el literal b) de la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, se procedió a aplicar el primer incremento tarifario en las unidades de Peaje de Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri. Entre las condiciones exigidas en el Contrato de Concesión que habilitan al Concesionario a aplicar el incremento tarifario, se tienen las siguientes:

- (i) Cumplimiento de lo indicado en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión, según la cual los servicios obligatorios que debe proporcionar el Concesionario de forma gratuita, señalados de manera expresa en los numerales (i) a (vi) de la misma cláusula, deben estar en funcionamiento.
- (ii) Cumplimiento de la exigencia indicada en el literal c) de la cláusula 9.4, referida al cumplimiento de las disposiciones del Artículo 33 del Reglamento de Tarifas – RETA respecto a la obligación de publicar el Tarifario y sus modificaciones.
- (iii) La aceptación de las Obras de Puesta a Punto o, en el supuesto que el Concesionario no pudiera culminar las Obras correspondientes por no haberse entregado las áreas de terreno, se requerirá la aceptación de cuando menos el 95% del total de las inversiones asociadas a las Obras de Puesta a Punto, en cada Sub Tramo materia del incremento y en el caso de la unidad de peaje de Camaná, de los Subtramos Desvío Quilca – Desvío Arequipa, Desvío Matarani – Desvío Moquegua, Desvío Ilo – Tacna y Tacna – La Concordia



- (iv) Lo señalado en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión¹¹, la cual se aplica en caso el Concesionario no cuente con las áreas de terreno en el plazo previsto en la Cláusula 5.10, supuesto bajo el cual antes de la aplicación del incremento tarifario conforme al acápite (iv) del Literal b) de la cláusula 9.4, el Concesionario deberá constituir un fideicomiso de administración y garantía.

41. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes a partir del 16 de setiembre de 2020. Cabe notar que, las nuevas tarifas se aplican en ambos sentidos; mientras que las anteriores se aplicaban en un solo sentido. Así, si bien las nuevas tarifas significaron una reducción de alrededor de 30% y 18,3% con relación a las tarifas para vehículos ligeros y pesados del periodo anterior, respectivamente, comenzaron a aplicarse en ambos sentidos de la vía.

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

Tipo de vehículo	Unidad de cobro	Base imponible	IGV	Tarifa vigente
Unidad de Peaje				
El Fiscal, Montalvo y Tomasiri				
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,25	0,95	6,20
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	10,59	1,91	12,50
3 ejes	Por unidad	15,93	2,87	18,80
4 ejes	Por unidad	21,19	3,81	25,00
5 ejes	Por unidad	26,53	4,77	31,30
6 ejes	Por unidad	31,86	5,74	37,60
7 ejes	Por unidad	37,20	6,70	43,90
8 ejes	Por unidad	42,46	7,64	50,10
9 ejes	Por unidad	47,80	8,60	56,40
10 ejes	Por unidad	53,14	9,56	62,70
11 ejes	Por unidad	58,47	10,53	69,00
12 ejes	Por unidad	63,73	11,47	75,20
13 ejes	Por unidad	69,07	12,43	81,50
14 ejes	Por unidad	74,41	13,39	87,80
15 ejes	Por unidad	79,75	14,35	94,10
16 ejes	Por unidad	85,00	15,30	100,30
17 ejes	Por unidad	90,34	16,26	106,60
18 ejes	Por unidad	95,68	17,22	112,90
19 ejes	Por unidad	101,02	18,18	119,20
20 ejes	Por unidad	106,27	19,13	125,40
Unidad de Peaje				
Camaná				
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,25	0,95	6,20
Vehículos Pesados				
2 ejes	Por unidad	10,59	1,91	12,50
3 ejes	Por unidad	15,85	2,85	18,70
4 ejes	Por unidad	21,19	3,81	25,00
5 ejes	Por unidad	26,53	4,77	31,30
6 ejes	Por unidad	31,78	5,72	37,50
7 ejes	Por unidad	37,12	6,68	43,80
8 ejes	Por unidad	42,46	7,64	50,10
9 ejes	Por unidad	47,71	8,59	56,30
10 ejes	Por unidad	53,05	9,55	62,60
11 ejes	Por unidad	58,39	10,51	68,90
12 ejes	Por unidad	63,64	11,46	75,10
13 ejes	Por unidad	68,98	12,42	81,40
14 ejes	Por unidad	74,32	13,38	87,70
15 ejes	Por unidad	79,58	14,32	93,90
16 ejes	Por unidad	84,92	15,28	100,20
17 ejes	Por unidad	90,25	16,25	106,50
18 ejes	Por unidad	95,51	17,19	112,70
19 ejes	Por unidad	100,85	18,15	119,00
20 ejes	Por unidad	106,19	19,11	125,30

Fuente: COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

¹¹ A continuación, se cita la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión:

“9.6. En caso de no contar con las áreas de terreno en el plazo previsto en la Cláusula 5.10, con anterioridad a la aplicación del incremento Tarifario conforme al supuesto previsto en el acápite (iv) del Literal b) de la Cláusula 9.4, el CONCESIONARIO deberá constituir un fideicomiso de administración y garantía (en adelante, el Fideicomiso de Retención), en el que depositará un porcentaje (en adelante, el Porcentaje de Retención)”.



VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

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

Cuadro N° 8: Detalle de los compromisos de inversión asumidos por COVINCA

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

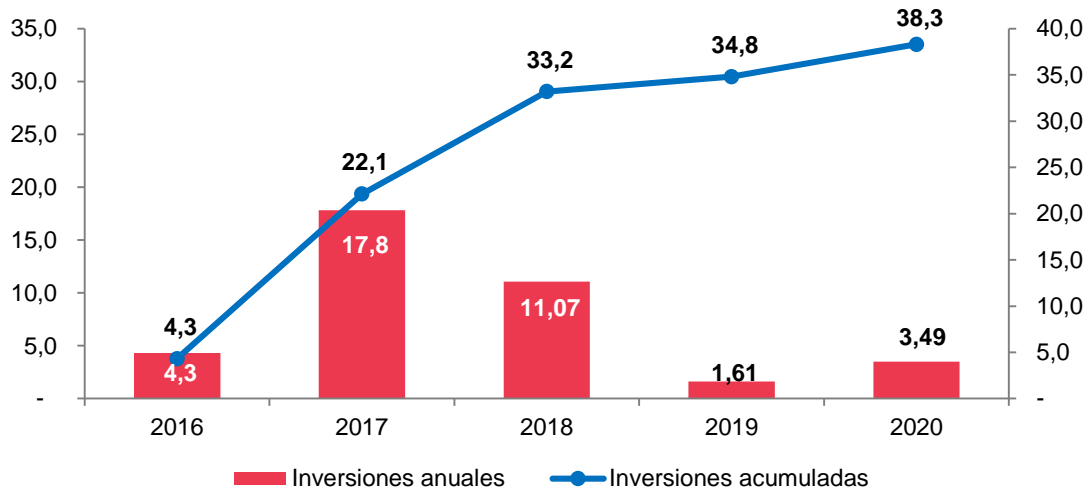
Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. De acuerdo a los plazos previstos en el Contrato de Concesión la ejecución de las obras obligatorias debió haberse iniciado el 13 de agosto de 2014 y culminado en agosto de 2017, siendo que el inicio de las obras estaba supeditado, entre otras condiciones, a la entrega de las áreas de terreno necesarias para la ejecución de las obras por parte del MTC. No obstante, el Concedente no cumplió con la entrega de terrenos debido a la presencia de poblaciones asentadas que no estaban de acuerdo con el desarrollo del proyecto.
45. Ello requirió modificaciones en el trazo original del proyecto, por lo que se pactó la suspensión de la obligación del inicio de las obras. De este modo, en 2015 el Concedente aprobó los Estudios Definitivos de Ingeniería y de Impacto Ambiental de las obras elaborados por el concesionario y el Concedente hizo una entrega parcial correspondiente a los terrenos del Subtramo 03: Dv. Ilo – Tacna y del Subtramo 04: Tacna – La Concordia. Asimismo, el 18 de setiembre de 2015, se hizo entrega al Concesionario de los terrenos correspondientes al Subtramo 01: Dv. Quilca Dv. Arequipa (Repartición) y del Subtramo 02: Dv. Matarani – Dv. Moquegua. No obstante, a diciembre de 2017 el MTC no había culminado con la entrega del 100% de los necesarios para el inicio de obras.
46. Por razones no imputables al Concesionario, el inicio de Obras de Puesta a Punto previsto para el 13 de agosto de 2014, recién se produjo el 27 de mayo de 2016 y fueron aceptadas en agosto de 2020. Así, a diciembre de 2020, se tiene un avance de 428,613 Km de obras de Puesta a Punto, encontrándose pendiente la ejecución de Obras Distintas de Puesta a Punto.
47. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las inversiones ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán. A diciembre de 2020, el Ositrán reconoció un total de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.



Gráfico N° 5: Evolución de inversiones reconocidas
(Millones de USD, con IGV)



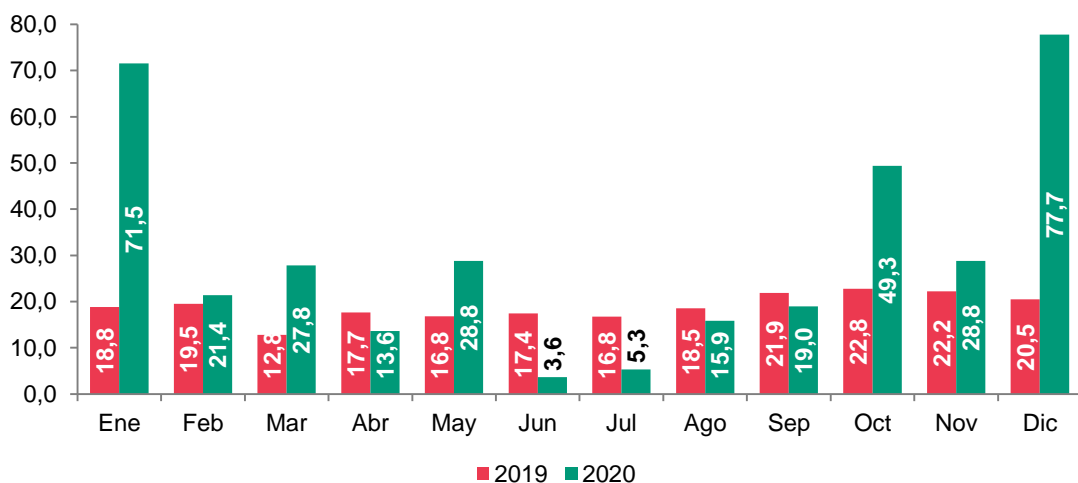
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – Ositrán.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

48. Como se aprecia, durante 2020, el Concesionario ejecutó inversiones reconocidas por un monto de USD 3,49 millones (incluido IGV). Cabe destacar que, el 07 de febrero del 2020 se concluyó la Obra Adicional “Construcción de la Vía Alternativa del Complejo Fronterizo Santa Rosa”, la cual tuvo un monto de inversión a costo directo que ascendió a S/ 6,2 millones.

VI.2. Pagos al Estado

49. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Reglamento de Aporte por Regulación a OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales al Ositrán por concepto de aportes de regulación equivalentes al 1% del total de su facturación.
50. En el siguiente gráfico se observa la evolución de los pagos efectuados por el Concesionario bajo el concepto de aportes por regulación entre 2019 – 2020. El pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 362,9 miles, lo que representó un incremento de 60,7% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 225,8 miles).

Gráfico N° 6: Aporte por regulación, 2019 – 2020
(Miles de Soles)



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



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

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

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

52. De este modo, conforme se indica en la sección V de este Informe, debido a retrasos en el cronograma de entrega de terrenos por parte del Concedente, el inicio de obras en esta Concesión recién se produjo en mayo de 2016 y al finalizar el 2020 la empresa no había culminado la ejecución de las obras obligatorias, motivo por el cual no se encuentra obligada al cumplimiento de los niveles de servicio y no se le efectuaron mediciones de los Niveles de Servicio Global.
53. Adicionalmente, el concesionario encargó la realización de medición del Tiempo de Espera en Cola (TEC) al Centro de investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT), obteniendo valores por debajo de los límites establecidos en el contrato de concesión, conforme se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 9: Tiempos de Espera en Cola (TEC) por caseta de peaje, 2020

Peaje	Medida	N° Caseta	TEC (Segundos)	Umbral (Segundos)
Camaná	Segundos	1	37	180
	Segundos	2	25	180
	Segundos	3	26	180
	Segundos	4	19	180
Montalvo	Segundos	1	35	180
El Fiscal	Segundos	1	40	180
Tomasiri	Segundos	1	41	180

Fuente: Plan de Negocios de COVINCA 2021

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

VII.2. Indicadores de tráfico

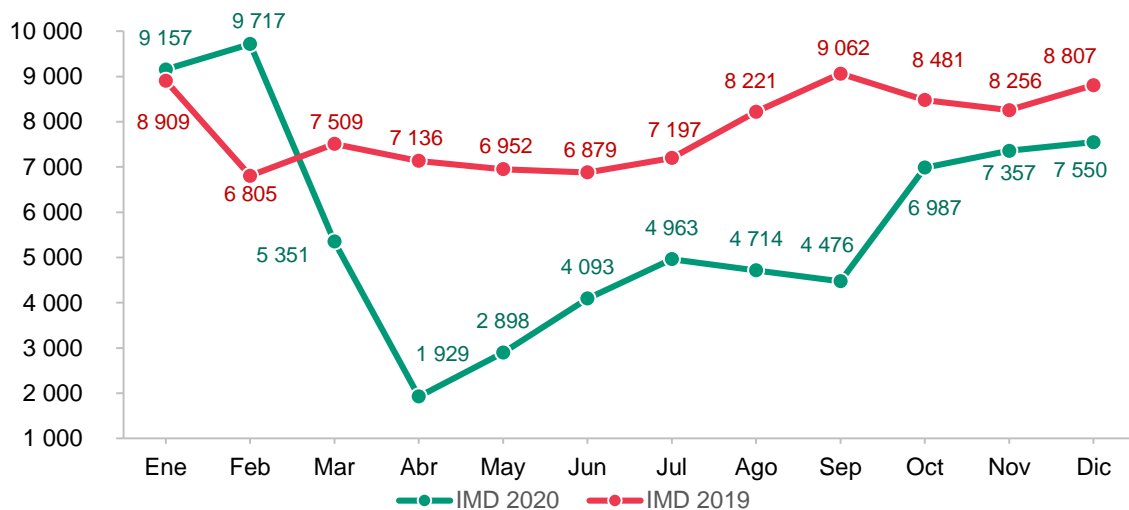
54. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD), se define como el número total de vehículos que transitan por una determinada sección durante un periodo determinado, dividido entre la cantidad de días que comprende dicho periodo¹². Por tanto, el IMD estima el tránsito diario promedio que circula por la vía. Como se observa en el siguiente gráfico el IMD en el 2020 ha mantenido una tendencia similar al indicador de 2019 (a excepción de febrero), teniendo mayor IMD en los meses de enero, setiembre y diciembre. Así, durante 2020, el IMD promedio registró una caída de 26,7%, al pasar de 7 860 a 5 759 vehículos promedio por día, en línea con la reducción del tráfico.

¹² Calculado en base a la información provista por el concesionario. Es preciso acotar que el tráfico vehicular se contabiliza en base a las unidades que pasan por las unidades de peaje. El IMD mensual se calcula de la siguiente manera:

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



Gráfico N° 7: Intensidad Media Diaria (IMD), 2019 – 2020
(Unidades vehiculares)



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

VII.3. Accidentes¹³

55. Como se observa en el siguiente cuadro, durante el 2020, se registraron 53 accidentes. Respecto al tipo de accidente, el 66% (35) produjeron solo daños materiales, el 28,3% (15) ocasionaron daños físicos y el 5,7% (3) trajeron como consecuencia víctimas mortales (3).

Cuadro N° 10: Accidentes por tipo de consecuencia, 2020

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2020	35	15	3	58	19	3

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

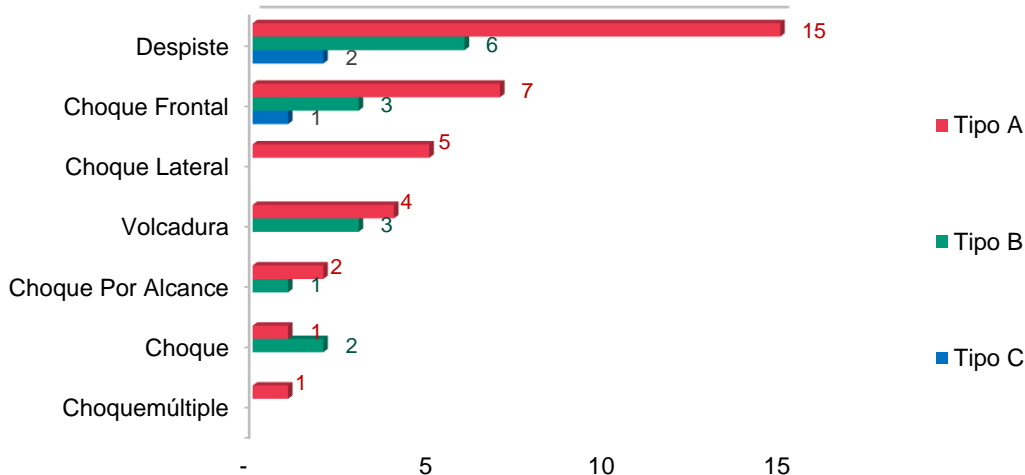
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

56. El número de heridos por accidente fue 0,36; mientras que la cantidad de víctimas fatales por accidente ascendió a 0,02.
57. En el 2020, el 43% de los accidentes de tránsito fueron por despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales, el 26,1 % lesiones personales y el 8,7% causó pérdidas humanas. Asimismo, el 43% de los accidentes fueron por diversos tipos de choque. Cabe mencionar que el 9,1% de los choques frontales implicaron pérdidas humanas.

¹³ El concesionario ha registrado esta información a partir de setiembre del 2020.



Gráfico N° 8
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020

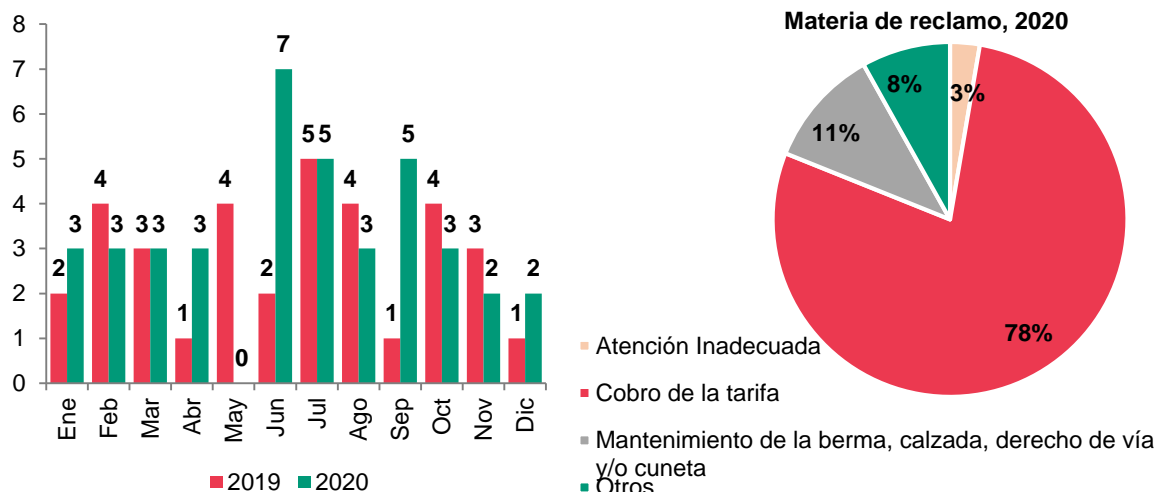


Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

VII.4. Reclamos

58. En el 2020, los usuarios de la Concesión presentaron 39 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra superior que los 34 recibidos el año 2019 (+14,7%). Del total de reclamos presentados en 2020, la mayor cantidad (29) fueron por cobro de tarifa, por su parte, los reclamos por mantenimiento de la vía (4) y atención inadecuada (1) presentaron proporciones de 11%, respectivamente.
59. Cabe indicar que, durante 2020, del total de reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura vial (39), el 87,2% fueron declarados infundados (34); mientras que (5) fueron declarados en proceso.

Gráfico N° 9: Reclamos 2019-2020



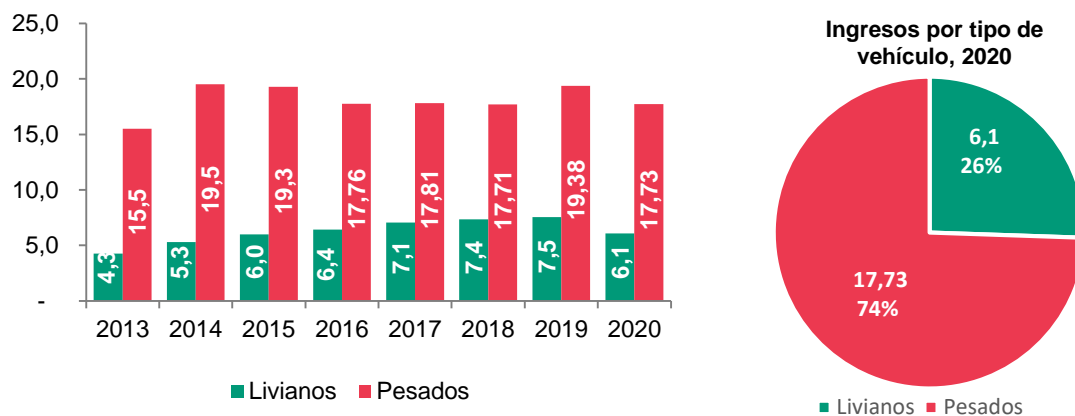
Fuente: COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos – Ositrán

VIII. INDICADORES COMERCIALES



60. Durante 2020, los ingresos recaudados por el Concesionario por la explotación de las 4 unidades de peaje ya existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri), descendieron a S/. 23,8 millones, monto 11,6% inferior a la recaudación obtenida el año anterior (26,9 millones), lo cual se explica tanto por el menor flujo vehicular, como por la suspensión temporal del cobro de peaje entre mayo y junio de 2020¹⁴.
61. Como en años anteriores el mayor flujo de ingresos recaudados correspondió al pago de peajes de los vehículos pesados, ingresos que representaron el 74,5% de la recaudación de 2020. Por otro lado, el ingreso por concepto de peajes procedente del cobro a los vehículos pesados se redujo en 8,5% en relación con el año anterior, al pasar de S/ 19,4 en 2019 a 17,7 millones en 2020. De manera similar, en dicho periodo, la recaudación procedente del tráfico de vehículos ligeros tuvo una caída de 19,4%, al pasar de S/ 7,5 millones a S/ 6,1 millones.

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



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

62. De acuerdo a lo indicado en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la obligación de transferir los recursos procedentes de la recaudación por concepto de peajes al Fideicomiso de Recaudación constituido por COVINCA con la finalidad de garantizar el empleo eficiente de tales recursos en el impulso inicial de la ejecución de las Obras Obligatorias en los primeros años de la Concesión.

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

63. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a la recaudación de peajes producto de la explotación de la concesión, siendo el riesgo comercial de cargo de la empresa.
64. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

¹⁴ 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".



Cuadro N° 11: Ingresos por servicios, 2020 - 2019
(en miles de soles)

Ingresos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020	2019	2020/2019
Ingresos por operación	19,889	14,931	46.2%	21.8%	33%
Ingresos por operación	20,163	15,205	46.9%	22.2%	33%
Contribución para realizar operación	-274	-274	-0.6%	-0.4%	0%
Ingresos por construcción	23,121	53,513	53.8%	78.2%	-57%
Ingresos por construcción	23,102	52,212	53.7%	76.3%	-56%
Estimación de margen de construcción	19	1,301	0.0%	1.9%	-99%
Total Ingresos	43,010	68,444	-7.5%	178.2%	-37%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. En el 2020, los ingresos totales constituido por i) los servicios de operación, y ii) los servicios de construcción, alcanzaron los S/ 43,0 millones, un 37% menor que los S/ 68,4 millones registrados en el 2019. Al respecto es oportuno indicar que los ingresos por servicio de operación aumentaron frente a lo registrado en el 2019, esto es en S/. 4,9 millones registrando S/ 19,9 millones en el 2020; mientras que los ingresos por construcción se redujeron en un 57%, esto es en S/. 30,4 millones ascendiendo a S/ 23,1 millones en el 2020 (S/ 53,5 millones en el 2019).
66. En lo que respecta a los costos por prestación de servicios, éstos se redujeron en 63% pasando de S/ 59,9 millones en el 2019 a s/ 21,9 millones en el 2020. En relación a los costos por operación, este se incrementó en 28% pasando de S/ 11,4 millones en el 2019 a S/ 14,5 millones en el 2020, constituyendo el 66,4 de los costos totales por prestación de servicios; por otro lado, los costos por construcción se redujeron en 85%, pasando de S/ 48,5 millones en el 2019 a S/ 7,3 millones en el 2020, constituyendo el 33,6% de los costos totales por prestación de servicios. En relación con los costos por operación, el componente principal lo constituye los servicios prestados por terceros¹⁵, rubro que se incrementó en 33%, es decir en S/ 3,0 millones frente al monto de S/ 9,1 millones registrado en el 2019.

Cuadro N° 12: Costos de prestación de servicios, 2020 - 2019
(en miles de soles)

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020	2019	2020/2019
Costos por operación	14,588	11,424	66.4%	19.1%	28%
Servicios prestados por terceros	12,216	9,173	55.6%	15.3%	33%
Cargas de personal	2,372	2,251	10.8%	3.8%	5%
Costos por construcción	7,394	48,542	33.6%	80.9%	-85%
Costos de construcción	7,394	48,542	33.6%	80.9%	-85%
Servicios prestados por terceros	-	-	0.0%	0.0%	
Total costos	21,982	59,966	100.0%	100.0%	-63%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

67. En relación a los costos por construcción, el cuadro siguiente muestra las partidas que lo conforman siendo el rubro costos de construcción el único que lo conforma al no existir servicios prestados por terceros. Al respecto es oportuno advertir que se ha producido una significativa

¹⁵ Respecto a los servicios prestados por terceros los servicios de mantenimiento se han visto incrementados en 25% respecto al 2019, por las actividades de conservación a partir de la aceptación de las Obras de Puesta a Punto; adicionalmente el rubro asesorías tuvo un incremento significativo duplicando el costo consignado en el año 2019.



disminución en las partidas Costos de obras de puesta a punto y Costo de variación de metrados de puesta a punto que prácticamente ya no existen, y ello está en concordancia con la finalización de las intervenciones de Puesta a Punto en el mes de noviembre de 2019 y su culminación de facturación en febrero de 2020. Respecto al rubro Costo de construcción 2020 comprende gastos de mayor permanencia y obra adicional de Santa Rosa.

Cuadro N° 13: Costos de construcción, 2020 - 2019
(en miles de soles)

Costos de construcción	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Costos de obras de puesta a punto	-	6,984	0.0%	14.4%	-100%
Costo de construcción	6,117	10,780	82.7%	22.2%	-43%
Costo variación de metrados Puesta a Punto	620	30,559	8.4%	63.0%	-98%
Costo de activos reversibles	657	219	8.9%	0.5%	200%
Total costos de construcción	7,394	48,542	100.0%	100.0%	-85%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron un 2% con respecto al 2019, pasando de S/ 5,8 millones a S/ 5,6 millones, principalmente motivado por el incremento de la partida asesoría en 55%, esto es en S/ 0,79 millones; y la disminución de la partida mantenimiento y gastos varios en 45%, esto es en S/ 0,84 millones.

Cuadro N° 14: Gastos administrativos, 2020 - 2019
(en miles de soles)

Gastos administrativos	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Servicio de terceros	3,888	4,001	68.5%	68.8%	-3%
Asesoría administrativa	2,235	1,442	39.4%	24.8%	55%
Depreciación	567	607	10.0%	10.4%	-7%
Mantenimiento y gastos bancarios	1,031	1,873	18.2%	32.2%	-45%
Transporte de personal	42	69	0.7%	1.2%	-39%
Alquileres de oficina	13	10	0.2%	0.2%	30%
Cargas de personal	1,787	1,818	31.5%	31.2%	-2%
Sueldos	1,049	925	18.5%	15.9%	13%
Gratificaciones	223	358	3.9%	6.2%	-38%
Otros beneficios de los empleados	249	272	4.4%	4.7%	-8%
Vacaciones	87	92	1.5%	1.6%	-5%
Compensación por tiempo de servicios	102	96	1.8%	1.6%	6%
Seguridad y provisión social	77	75	1.4%	1.3%	3%
Total	5,675	5,819	100.0%	100.0%	-2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – COVINCA S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. En lo que respecta a los Resultados integrales, durante el 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una ganancia bruta de S/ 21,0 millones, lo que significó un incremento de 148,0% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 8,4 millones). Por otro lado, la ganancia de actividades de operación se incrementó en 422,4% ascendiendo en el 2020 a S/ 18,1 millones. Respecto a la utilidad final del ejercicio, en el 2020 se obtuvo pérdida, esto es registró S/ -1,8 millones frente a S/ 0,003 millones obtenido en el 2019. Ello se debió principalmente al efecto conjunto de crecimiento sustancial en los gastos financieros¹⁶ (de S/ 5,3 millones en el 2019 a S/ 14,6 millones en el 2020) y un efecto neto

¹⁶ Constituido principalmente por el pago de intereses por préstamo con empresas relacionadas por S/ 9,1 millones en el 2020, manteniéndose en forma similar el pago de intereses por préstamo con terceros por S/ 5,4 millones (en el año 2019 fue de S/ 5,3 millones).



negativo de la gestión del tipo de cambio (de S/ 1,4 millones en el 2019 a S/ - 6,3 millones en el 2020).

Cuadro N° 15: Estado de Resultados Integrales, 2020 - 2019
(en miles de soles)

	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos	43,010	68,444	100%	100%	-37.2%
Costos	21,982	59,966	51.1%	87.6%	-63.3%
Ganancia bruta	21,028	8,478	48.9%	12.4%	148.0%
Gastos administrativos	-5,675	-5,819	-13.2%	-8.5%	-2.5%
Otros ingresos	2,775	811	6.5%	1.2%	242.2%
Resultado de actividades de operación	18,128	3,470	42.1%	5.1%	422.4%
Ingresos financieros	167	496	0.4%	0.7%	-66.3%
Gastos financieros	-14,590	-5,368	-33.9%	-7.8%	171.8%
Diferencia en cambio, neta	-6,378	1,406	-14.8%	2.1%	-553.6%
Ganancia antes de impuestos	-2,673	4	-6.2%	0.0%	-66925.0%
Impuesto a la renta	788	-1	1.8%	0.0%	-78900.0%
Total resultados integrales del periodo	-1,885	3	-4.4%	0.0%	-62933.3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – COVINCA S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Estado de Situación Financiera

70. 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, 2020 – 2019
(en miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVOS CORRIENTES	73,926	76,937	PASIVO CORRIENTE	76,101	82,370
Efectivo y equivalente de efectivo	2,296	2,224	Cuentas por pagar comerciales	1,361	16,941
Activos financieros	1,135	3,926	Otras cuentas por pagar	70,923	61,719
Cuentas por cobrar COMERCIALES	32,909	34,867	Obligaciones financieras	435	328
Otras cuentas por cobrar	27,793	28,513	Anticipos recibidos de cliente	3,382	3,382
Suministros	2,184	0			
Fondos sujetos a restricción	7,609	7,407	PASIVO NO CORRIENTE	80,277	68,385
			Obligaciones financieras	80,277	68,385
ACTIVOS NO CORRIENTES	194,715	187,966	TOTAL PASIVO	156,378	150,755
Activos por impuesto a la ganancia diferido	1,126	337			
Activos intangibles	192,296	186,371	PATRIMONIO	112,263	114,148
Propiedad mobiliario y equipo	1,293	1,258	Capital en acciones	111,000	111,000
			Resultados acumulados	1,263	3,148
TOTAL ACTIVOS	268,641	264,903	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	268,641	264,903

Fuente: Estados Financieros auditados 2020 de COVINCA
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



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

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
ACTIVOS CORRIENTES	27.5%	29.0%	-4%	PASIVO CORRIENTE	28.3%	31.1%	-8%
Efectivo y equivalente de efectivo	0.9%	0.8%	3%	Cuentas por pagar comerciales	0.5%	6.4%	-92%
Activos financieros	0.4%	1.5%	-71%	Otras cuentas por pagar	26.4%	23.3%	15%
Cuentas por cobrar COMERCIALES	12.3%	13.2%	-6%	Obligaciones financieras	0.2%	0.1%	33%
Otras cuentas por cobrar	10.3%	10.8%	-3%	Anticipos recibidos de cliente	1.3%	1.3%	0%
Fondos sujetos a restricción	2.8%	2.8%	3%				
				PASIVO NO CORRIENTE	29.9%	25.8%	17%
				Obligaciones financieras	29.9%	25.8%	17%
ACTIVOS NO CORRIENTES	72.5%	71.0%	4%	TOTAL PASIVO	58.2%	56.9%	4%
Activos por impuesto ganancia diferido	0.4%	0.1%	234%				
Activos intangibles	71.6%	70.4%	3%	PATRIMONIO	41.8%	43.1%	-2%
Propiedad mobiliario y equipo	0.5%	0.5%	3%	Capital en acciones	41.3%	41.9%	0%
				Resultados acumulados	0.5%	1.2%	-60%
TOTAL ACTIVOS	100.0%	100.0%	1%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100.0%	100.0%	1%

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

71. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 1% respecto al 2019, pasando de S/ 264,9 millones a S/ 268,6 millones.
72. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación entre el 2019 y 2020 reduciéndose 4% pasando de S/ 76,9 millones a S/ 73,9 millones; mientras que los activos no corrientes se incrementaron 4% pasando de S/ 187,9 millones a S/ 194,7 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 29,0% de los activos totales en el año 2019 al 27,5% en el año 2020 principalmente producto de la reducción en S/ 2,79 millones en el rubro *activos financieros*¹⁷ y reducción de S/ 1,9 millones en las cuentas por cobrar comerciales. Por el lado de los activos no corrientes, se produjo un incremento del 4%, esto es de S/ 6,7 millones frente a la cifra consignada de S/ 187,9 millones registrada en el 2019, explicado principalmente por el incremento de S/ 5,9 millones en el rubro *Activos intangibles*¹⁸ frente al monto consignado de S/ 186,3 millones en el 2019.
73. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se incrementó en un 4% mientras que el patrimonio neto se redujo en un 2%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 156,3 millones y S/ 112,2 millones respectivamente y representando el 58,2% y 41,8% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. En relación con el pasivo corriente, este se redujo en 8% pasando de S/ 82,3 millones en el 2019 a S/ 76,1 millones en el 2020; ello como resultado conjunto principalmente de la reducción significativa de la partida *Cuentas por pagar comerciales* en S/ 15,5 millones, y el aumento de la partida *Otras cuentas por pagar* por S/ 9,2 millones. En lo que respecta al pasivo no corriente, este tuvo un incremento del 17% pasando de S/ 68,3 millones

¹⁷ Constituido por la liquidación de fondos mutuos de libre disponibilidad que mantiene la empresa en el sistema financiero local.

¹⁸ Respecto a esta cuenta, al 31 de diciembre de 2019, ascendía a S/ 188,8 millones. Durante el periodo 2020 se produjeron adiciones correspondientes principalmente a la ejecución de Obras de Puesta a Punto por S/ 375 mil, margen de contribución por S/ 19 mil e intereses por financiamiento de las referidas obras por S/ 9,1 millones; mientras que en setiembre del 2020 se empezó a amortizar la Obra de Puesta a Punto, asignándose un monto de S/ 3,6 millones para el 2020, luego de haber sido aceptada por el Concedente y por consiguiente de la implementación de los Servicios Obligatorios. Por consiguiente, se determinó la vida útil por el remanente de la concesión y se estableció el método de amortización de línea recta según régimen especial establecido en el artículo 22 de la Ley de Concesiones (Nota 11 del Dictamen de los Auditores).



en el 2019 a S/ 80,2 millones en el 2020, ello como resultado del aumento de *Obligaciones financieras*¹⁹ en S/ 11,8 millones.

74. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en el 2020 ascendiendo a S/ 112,2 millones debido a que se redujo los resultados acumulados en S/ 1,8 millones frente al monto consignado de S/ 3,1 millones como resultado final del ejercicio 2019.

IX.2. Ratios Financieros

Ratios de Liquidez

75. 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 cierta cantidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que la mayoría de los ratios están por debajo de 1.
76. En particular la reducción del activo corriente en un 4% frente a la reducción en el pasivo corriente en un 8% han determinado que el ratio liquidez clásica²⁰ se incremente de 0,93 a 0,97; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida²¹ que se incrementó de 0,8 a 0,83 considerando que el activo corriente está conformado sólo por efectivo y equivalente de efectivo y cuentas por cobrar, y respecto a los cuales al 31 de diciembre de 2020 el efecto conjunto neto en las cuentas ha determinado una ligera disminución frente a lo registrado en el 2019, mientras que el pasivo corriente como ya se señaló disminuyó en mayor proporción.

Cuadro N° 18: Ratios de Liquidez, 2020 – 2019

Ratios	2020	2019
Liquidez general	0.97	0.93
Prueba Ácida	0.83	0.80
Liquidez absoluta	0.03	0.03

Fuente: Estados Financieros auditados 2020 de COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. Con relación al ratio de liquidez absoluta²² o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador mantuvo su valor de 0,03 lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo es ínfima y por ende no permite respaldar el total del pasivo corriente (sólo el 3%).

Ratios de Endeudamiento Financiero

78. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

¹⁹ Al 31 de diciembre de 2019, la principal partida que lo conformaba estaba constituida por un préstamo refinanciado en setiembre de 2019 de USD 20 millones con el Banco GNB ampliándose el plazo de la misma (vencimiento abril de 2029), con un periodo de gracia de 33 meses y a una tasa de 5,5% + libor a 180 días con frecuencia semestral. Durante el 2020 la concesionaria firmó dos pagares con el banco Interbank en el marco del contrato de Reactiva a efectos de destinar los recursos para el financiamiento de la operación de la concesión, por montos de S/ 2,578 miles y S/ 4,900 miles, a unas tasas efectiva anual de 0,99% y 1,1%, respectivamente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

²¹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente

²² El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



**Cuadro N° 19:
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2020 – 2019**

Ratios	2020	2019
Deuda/Patrimonio	139.3%	132.1%
Endeudamiento del Activo	58.2%	56.9%
Calidad de la Deuda	48.7%	54.6%
Indice de Solvencia	1.72	1.76

Fuente: Estados Financieros auditados 2020 de COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

79. El ratio Deuda/Patrimonio²³, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 139,3 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa frente al apalancamiento correspondiente al año 2019 (132,1%), producto del incremento del pasivo y la disminución del patrimonio.
80. El ratio endeudamiento del activo²⁴ en el ejercicio 2020 indica que de todo el activo total, un 58,2% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha incrementado frente al nivel de 56,9% que tuvo en el 2019, lo cual denota una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta una disminución del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
81. El ratio de calidad de la deuda²⁵ muestra que el 48,7% del pasivo total corresponde a pasivo corriente; mientras que en el 2019 este ratio ascendió a 54,6%, lo que indica que se ha incrementado las obligaciones de largo plazo.
82. Finalmente, el índice de solvencia²⁶ para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,72 de activo total. En el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,76 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2019 al 2020, se disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

Ratios de Rentabilidad

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

Cuadro N° 20: Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2019

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	48.9%	12.4%
Margen Operativo	42.1%	5.1%
Margen EBITDA	51.8%	6.5%
Margen Neto	-4.4%	0.0%
ROE	-1.7%	0.0%
ROA	-0.7%	0.0%

Fuente: Estados Financieros auditados 2019 de COVINCA

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

84. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁷ se incrementó al pasar de 12,4% a 48,9% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo²⁸ y el Margen

²³ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²⁴ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁶ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total



EBITDA²⁹ estos también se han incrementado pasando de 5,1% y 6,5% respectivamente en el 2019 a 42,1% y 51,8% respectivamente en el 2020, lo que indica que la empresa aumentó generación de valor en la gestión operativa. De otro lado, el margen neto³⁰ se contrajo de 0,0% en el 2019 a -4,4% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo un monto neto de pérdida de S/ 4,4, ello como correlato del incremento de los resultados operativos, pero con un mayor efecto negativo conjunto generado por los gastos financieros y la diferencia de cambio, que determinaron una pérdida antes de impuesto de S/ 2,6 millones.

85. El ROE³¹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 disminuye respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 1,7 de pérdida neta, mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo S/ 0 de utilidad neta. Su disminución se debe al valor de S/ - 1,8 millones obtenido como resultado integral del período.
86. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA³² el cual ascendió a -0,7% (0,0 % en el 2019); así la empresa generó pérdidas en el 2020 sobre el capital invertido.

²⁹ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

³⁰ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

³¹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

³² Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

87. De la evaluación del desempeño de la Concesión del tramo vial: Desvío. Quilca – Desvío. Arequipa (repartición) – Desvío Matarani – Desvío Moquegua – Desvío Ilo – Tacna – La Concordia durante el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante 2020, el tráfico vehicular que circuló por las vías de la Concesión alcanzó los 2,12 millones de unidades vehiculares, cifra 26,5% inferior a los 2,87 millones de vehículos registrados el año anterior, lo que se explica por las medidas de inmovilización social aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional. A partir de octubre de 2020, si bien se observa una recuperación del tráfico en un contexto de reactivación progresiva de la economía y de la reducción de restricciones al transporte, no lograron superarse los niveles registrados en los mismos meses del año anterior
- (ii) El tráfico de vehículos livianos representó el 58,2% (1 226 miles de vehículos) del tráfico total de la Concesión en 2020; mientras que los vehículos pesados representaron el 41,8% (881 miles de vehículos). Cabe señalar que, el tráfico de vehículos livianos y pesados se redujo 28% y 24,4% entre 2019 y 2020, respectivamente.
- (iii) En el año 2020 la estación que concentró la mayor cantidad de vehículos livianos fue la de Camaná con el 40,3% (494 mil unidades) seguido por Tomasiri con el 26,8% (328 mil unidades), Montalvo con el 17,9% (219 mil) y El Fiscal con el 15% (185 mil). En relación al total de vehículos pesados Camaná concentró la mayor afluencia vehicular con el 46,4% (409 mil), seguido por la estación de Montalvo con el 20,7% (182 mil), El Fiscal con el 19,5% (172 mil) y Tomasiri con el 13,5% (119 mil).
- (iv) Con respecto al tráfico de vehículos pesados medidos en ejes cobrables se contabilizó un total de 4,05 millones en el 2020, lo que representó un decrecimiento de 20,6% en relación a lo registrado en el 2019. En el 2020, el tipo de vehículos que tuvo el mayor flujo vehicular fueron los vehículos de 6 ejes (2,5 millones de ejes). Además, el tráfico de vehículos pesados circuló principalmente por la estación de Camaná, la que registró un flujo de 1,9 millones de ejes cobrables.
- (v) En relación con el cobro de la tarifa, se han modificado las tarifas y han entrado en vigencia a partir del 16 de setiembre del 2020, es la primera vez que dichas tarifas cobradas han sido modificadas en todas las estaciones de peaje desde el inicio de la concesión (marzo 2013).
- (vi) La inversión comprometida por el Concesionario involucra un monto total de USD 134,26 millones, lo cual incluye Obras de Puesta a Punto en los 428,61 kilómetros del tramo concesionado, la construcción de 74,46 kilómetros de segunda calzada y otras obras complementarias. En el 2020, Ositrán reconoció un total de USD 3,49 millones en inversiones, con lo cual al final de dicho año se registró una inversión acumulada de USD 38,3 millones, lo que representa un avance de 28,5% respecto del total de compromiso de inversión.
- (vii) El pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor del Ositrán en el año 2020 alcanzó los S/ 362,9 miles, lo que representó un incremento de 60,7% en relación con el pago efectuado el año anterior (S/ 225,8 miles).
- (viii) Dado que aún no se ha cumplido con la ejecución de obras, no se han efectuado las mediciones de los Niveles Globales de Servicio. Sin perjuicio de ello, en 2020 el concesionario encargó la medición del Tiempo en Espera en Cola a la empresa TARYET S.L. En Perú, cuyos resultados evidencian que el Tiempo de Espera en Cola que se registra en las estaciones de peaje de la concesión se ha ubicado en un nivel por debajo de lo establecido en el contrato de concesión.



- (ix) En el 2020, los usuarios de la Concesión presentaron 39 reclamos por su inconformidad con los servicios brindados, cifra superior en 14,7% a los 34 recibidos en el año 2019. Del total de reclamos presentados en 2020, la mayor cantidad (34) fueron declarados infundados; mientras que 5 fueron declarados inadmisibles.
- (x) En línea con la contracción en el tráfico vehicular observado en el 2020, los ingresos por concepto de recaudación de peaje en las 4 unidades de peaje existentes (Camaná, El Fiscal, Montalvo y Tomasiri) también registraron una reducción de 11,6% con relación al registrado en 2019 (S/ 23,8 millones).
- (xi) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por operación e ingresos por construcción se redujeron 37,1% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 68,4 millones a S/ 43,0 millones, mientras que los costos totales también se redujeron en 63,3%, al pasar de S/ 59,9 millones a S/ 21,9 millones. En este contexto, se obtuvo una ganancia bruta de S/ 21 millones y una ganancia operativa de 18,1 millones, lo cual significó un incremento de 148% y 422,4% con relación al año anterior, respectivamente. Por su parte, se obtuvo una utilidad neta negativa de S/ 1,8 millones, lo que se explica por los mayores gastos financieros y las pérdidas generadas por la diferencia de cambio.
- (xii) Al cierre del año 2020 la empresa aumentó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2019, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un aumento de 1%, al registrar S/ 264,9 millones en 2019 y S/ 268,6 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha mejorado conforme al incremento de los indicadores de liquidez del 2020 frente a los del 2019, revelando que al final del ejercicio del 2020, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir por encima del 80% de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos disminuyeron respecto a su situación en el año 2019. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos aumentaron significativamente, no obstante, la utilidad neta del ejercicio generó pérdidas; con lo cual se ha perdido eficacia final y no se ha generado valor de la empresa en el ejercicio 2020 en términos de ROE y ROA.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



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



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

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

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

Concesionario
Modalidad
Periodo:

Sociedad Consecionaria del Perú S.A. - COVINCA
Autosostenible
2013 - 2020

a. Tráfico

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



UNIDAD		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:									
Camaná		1 660 048	2 820 378	2 865 392	2 635 488	2 651 866	2 736 090	2 854 658	2 383 402
Ligero	Eje	281 808	346 844	378 322	447 786	496 174	532 694	538 340	494 394
Pesado	Eje	1 378 240	2 473 534	2 487 070	2 187 702	2 155 692	2 203 396	2 316 318	1 889 008
El Fiscal		990 028	1 132 214	1 098 784	1 088 194	1 138 166	1 108 136	1 274 358	992 398
Ligero	Eje	178 902	187 940	216 172	222 942	240 602	259 986	281 988	184 566
Pesado	Eje	811 126	944 274	882 612	865 252	897 564	848 150	992 370	807 832
Montalvo		987 804	1 202 558	1 215 730	1 170 296	1 232 944	1 196 698	1 353 282	1 057 696
Ligero	Eje	177 982	223 050	277 358	270 840	319 262	309 448	319 278	219 055
Pesado	Eje	809 822	979 508	938 372	899 456	913 682	887 250	1 034 004	838 641
Tomasiri		1 369 084	1 134 512	1 204 832	1 190 748	1 218 610	1 242 756	1 277 100	807 979
Ligero	Eje	321 268	441 274	482 256	508 610	537 680	560 916	564 056	328 351
Pesado	Eje	1 047 816	693 238	722 576	682 138	680 930	681 840	713 044	479 628

b. Recaudación por cobro de peaje									
Total		19 764	24 823	25 278	24 186	24 874	25 076	26 924	23 816
Livianos	Miles Soles	4 255	5 306	5 992	6 417	7 052	7 359	7 539	6 079
Pesados	Miles Soles	15 504	19 510	19 280	17 762	17 814	17 710	19 377	17 728
Prepago									
Otros	Miles Soles	5	6	6	7	7	8	8	9



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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