

INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2020: Concesión de la Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
II.1.	Composición del Concesionario.....	7
II.2.	Principales características del Contrato de Concesión.....	7
II.3.	Área de Influencia	11
II.4.	Infraestructura y equipos.....	12
II.5.	Hechos de importancia.....	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	13
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	13
IV.1.	Tráfico vehicular	13
IV.2.	Servicios complementarios	17
V.	RÉGIMEN TARIFARIO	20
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	21
VI.1.	Inversiones	21
VI.2.	Pagos al Estado	22
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	23
VII.1.	Niveles de servicio	23
VII.2.	Indicadores de tráfico	23
VII.3.	Accidentes.....	24
VII.4.	Reclamos.....	26
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	27
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	28
IX.1.	Estado Financieros.....	28
IX.2.	Indicadores Financieros	33
X.	CONCLUSIONES.....	35
	ANEXOS.....	37



GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica.....	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011-2020.....	14
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2020	15
Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2019-2020.....	15
Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2020	16
Gráfico N° 6: Tráfico de vehículos por ejes cobrables, 2011-2020.....	17
Gráfico N° 7: Llamadas a la central de emergencia.....	18
Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2019 - 2020	18
Gráfico N° 9: Asistencias médicas	19
Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas	20
Gráfico N° 11: Evolución de Inversiones reconocidas	21
Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2019 - 2020	22
Gráfico N° 14: Intensidad Media Diaria (IMD), 2019 - 2020.....	23
Gráfico N° 15 Tipos de accidente de tránsito por consecuencias, 2020	25
Gráfico N° 16: Indicadores de accidentes, 2016 - 2020.....	26
Gráfico N° 17: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos	27
Gráfico N° 18: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2020	27
Gráfico N° 19: Recaudación por tipo de pago, 2013-2020	28

CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2: Descripción de la Infraestructura vial	8
Cuadro N° 3: Modificaciones contractuales	8
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2019-2020.....	16
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2020	17
Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2020.....	19
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2020.....	20
Cuadro N° 8: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2020	25
Cuadro N° 9: Evolución de reclamos	26
Cuadro N° 10: Ingresos por servicios, 2020 - 2019	29
Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios, 2020 - 2019	29
Cuadro N° 12: Gastos de administración, 2020 - 2019.....	30
Cuadro N° 13: Estado de Resultados Integrales, 2020 - 2019	30
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019	31
Cuadro N° 15: Análisis vertical y horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019.....	32
Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2020 - 2019.....	33
Cuadro N° 17: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2020 - 2019.....	34
Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2019.....	34



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6), para el año 2020. El informe describe, entre otros aspectos, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, ingresos, desempeño operativo, entre otros.

El 20 de setiembre 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción y operación de la Red Vial N° 6 (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 30 años contado desde la fecha de suscripción, pudiendo ampliarse el mismo conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 del Contrato de Concesión.

En función del Contrato de Concesión y sus posteriores adendas, la Concesionaria se obliga principalmente al mantenimiento del tramo vial en concesión, así como a la construcción y mantenimiento de la autopista. La construcción de la autopista está prevista a realizarse en etapas, cada una con montos de inversión referenciales señalados en el Contrato de Concesión. Cabe indicar que la realización de cada etapa y sus plazos están sujetos a diversas condiciones señaladas en el Contrato de Concesión, las cuales incluyen también compromisos del Estado Peruano.

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

En 2020, el tráfico de vehículos descendió a 12,1 millones unidades vehiculares, lo que significó una reducción de 16,5% con respecto a 2019. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional¹ y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones a la circulación de personas que afectaron las actividades de transporte².

Por la estación de Chilca transitó la mayor cantidad de vehículos, concentrando el 50,2% del flujo de vehículos registrados en dicho año; mientras que, por las estaciones de peaje de Jahuay e Ica, transitaron el 27% y 22,7% restante, respectivamente. Adicionalmente, en cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6 en 2020, el 62,6% correspondió a vehículos livianos y el 37,4% a vehículos pesados.

Considerando como unidad de medida, los ejes cobrables, el tráfico de vehicular de 2020, alcanzó los 26,67 millones, cifra 16,3% inferior a los ejes cobrables registrados el año anterior. En el tráfico pesado, aproximadamente un poco más la mitad de los ejes cobrables de 2020 (58,6%) correspondieron a vehículos de 6 ejes (11,2 millones de ejes cobrables).

Conforme a lo previsto en el Contrato de Concesión, en 2020 se fijó la tarifa en S/ 14,80 (incluido IGV) por vehículo ligero y por eje para los vehículos pesados, lo que representa un aumento de 1,4% respecto de la tarifa en el 2019 (S/ 14,60).

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.



Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario ascienden a USD 258,8 millones (incluido IGV), de los cuales el Concesionario ha presentado un avance de 86,3%, habiendo ejecutado un monto acumulado de USD 223,3 millones a diciembre de 2020.

Con relación a los pagos al Estado, durante 2020, los pagos por aporte por regulación que debe pagar mensualmente el Concesionario al Ositrán ascendieron a S/ 1,63 millones, cifra inferior en 36% al pago registrado en el año 2019 (S/ 2,55 millones). Por su parte, los pagos por retribución al Concedente alcanzaron los S/ 12 530 miles, monto inferior en 65,4% al monto transferido en el 2019 (S/ 36 236 miles).

El Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento con 98,1%, también se obtuvo una medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) de 1,38, cifra inferior al máximo nivel aceptable de (3,0).

De acuerdo a lo reportado por COVIPERÚ, en 2020 se registraron 486 accidentes, cifra 18% inferior a la registrada en 2019 (593 accidentes). Tales eventos tuvieron como consecuencia un total de 407 personas heridas y 39 personas fallecidas. Por otra parte, en 2020 el índice de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo respecto al año anterior, al pasar de 4,1 a 4,0.

Por otro lado, en el 2020 se presentaron un total de 54 reclamos ante COVIPERÚ, cifra 3,8% superior que los presentados en el 2019. De total de reclamos presentados, 42 fueron declarados infundados, 10 inadmisibles, 1 improcedente y solamente un reclamo fue declarado fundado.

En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes, en el 2020 se recaudó en total S/ 181,2 millones (sin IGV), lo que significó una caída de 21,7% con respecto al año 2019. Cabe indicar que, del monto recaudado, S/ 25,3 millones de ellos fueron obtenidos a través de canales de pago más modernos como vales prepago y TELEPASS (telepeaje). Cabe mencionar que, la reducción del monto recaudado por tarifa de peaje, se debe tanto a la reducción del tráfico, como a la suspensión del cobro de peajes en la Red Vial Nacional en el marco de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional entre abril y junio de 2020.

Con relación al desempeño financiero del Concesionario, entre 2019 y 2020, los ingresos totales del Concesionario se mantuvieron estables, al pasar de S/ 289,4 millones a S/ 290,9 millones (+0,5%), apreciándose que los ingresos por cobro de peajes se redujeron 22,5%; mientras que los ingresos por servicios de construcción se incrementaron 48,8%. Por su parte, los costos totales de la Concesión se incrementaron 26,8%, principalmente explicado por los mayores costos por construcción. Así, la utilidad bruta se redujo 98,5%, al pasar de S/ 60,6 millones a S/ 899 mil. Por su parte, los resultados netos mostraron una importante pérdida de S/ 67,8 millones, lo que contrasta con el resultado positivo del año anterior (S/ 13,5 millones). Dicha situación se explica principalmente por las pérdidas en diferencia de cambio (S/ 50,8 millones).

Finalmente, se observa que al cierre del año 2020 se registró un incremento del valor contable de la empresa respecto al año anterior, debido, principalmente, a la mayor posesión de Activos intangibles. Sin embargo, el incremento del efectivo y las cuentas por cobrar a partes relacionadas (esta última en mayor proporción) contribuyeron a empeorar la liquidez del Concesionario, colocándolo en una posición deficiente frente a sus acreedores. Asimismo, el crecimiento de las obligaciones de corto plazo decayó el nivel de endeudamiento de la empresa, mientras que, el aumento de los costos que enfrentó en el año 2020 impactó negativamente en los indicadores de rentabilidad de la empresa.



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición del Concesionario

1. El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6) a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ), conformado por tres empresas (i) la peruana Construcción y Administración S.A, con el 25% de las acciones; y por las empresas ecuatorianas (ii) Hidalgo & Hidalgo S.A, con el 65% de las acciones; y (iii) la empresa Conorte S.A. con el 10% de las acciones.

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El 20 de setiembre de 2020, se suscribió el Contrato de Concesión entre el MTC y COVIPERÚ para la construcción, mantenimiento y explotación del tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica. Dicho contrato se suscribió por un plazo de 30 años, pudiendo ampliarse el mismo conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3.

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la concesión	
Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A.(Perú): 25% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Modalidad de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4 como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 258,6 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2020	USD 223,3 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	30 años (prorrogables a 32 si es que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	9

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

3. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de 221,7 km de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el siguiente cuadro.



Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial

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

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

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

Modificaciones contractuales

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

Cuadro N° 3: Modificaciones Contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	28 de agosto de 2007
Principales temas:	(1) Modificación de las definiciones de obras complementarias y obras nuevas en la cláusula 1.5 y modificaciones a las cláusulas 6.20 y 6.22. (2) Modifica en la descripción de las obras (Anexo II). (3) Modificaciones relacionadas a la conservación de las obras complementarias (sección 2 del Anexo I). (4) Modificación relacionadas a la ubicación de las unidades de peaje (cláusula 8.14)
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	8 de abril de 2009
Principales temas:	(1) Establecer las condiciones con las cuales se llevará a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. (2) Actualizar los plazos previstos en el contrato de concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	16 de marzo de 2010
Principales temas:	(1) Modificación de las cláusulas 6.20 6.21 y 6.22 relacionadas a obras complementarias y nuevas. (2) Modificación de la cláusula 16.1 relacionada a las enmiendas, adiciones o modificaciones al contrato.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	15 de junio de 2011
Principales temas:	Adelantar obras de la Segunda Etapa que corresponden a (i) Construcción de Segunda Calzada Izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386 por un valor de USD 9,6 millones, ubicada entre los Km. 170 y 185 de la nueva autopista de la Panamericana Sur; y, (ii) Construcción de un puente sobre la quebrada Topará, por el valor de U\$344,246, ubicada a la altura del Km. 174 de la nueva autopista de la Panamericana Sur.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	13 de agosto de 2012
Principales temas:	(1) Sustituir Obra de Revegetación y su Mantenimiento correspondientes a las progresivas km 0+000 hasta km 53+386, por la construcción e incorporación de las siguientes Obras (incluido su respectivo mantenimiento): Intercambio Vial Asia (como parte de las obras de la Primera Etapa), y Puente Peatonal Asia (como parte de las obras del Módulo A de la Segunda Etapa). (2) Incorporar los términos de la Tabla conteniendo los Valores Mínimos de Nivel de Servicio Global del Apéndice 7 del Anexo I al Contrato de Concesión.



Adenda 6	
Fecha de suscripción:	30 de enero de 2015
Principales temas:	(1) Adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Segunda Etapa del cronograma contractual de obras, comprendidas en el Anexo II del Contrato de Concesión y que no han sido objeto de la Adenda N° 4 y Adenda N° 5. (2) Acordar las condiciones para la ejecución de las obras de la Tercera Etapa y su Respectivo Mantenimiento. (3) Implementar lo resuelto en el Laudo Arbitral del Caso N° 2474-2012-CCL. (4) Acordar la no obligación de ejecutar las obras de Revegetación correspondientes a las progresivas Km. 53+386 al Km. 94+500 de la segunda etapa, cuyo costo de inversión y mantenimiento será deducido del monto de inversión de las obras de la tercera etapa y su mantenimiento rutinario.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	20 de julio de 2016
Principales temas:	(1) Encargar a la Sociedad Concesionaria los estudios para la ejecución de las Obras Nuevas. (2) Encargar la ejecución de las labores constructivas de las Obras Nuevas así como establecer el procedimiento para su ejecución. (3) Encargar de ejecución del Mantenimiento Periódico del Subtramo 5. (4) Adoptar acuerdos necesarios para que la Sociedad Concesionaria se encargue de la ejecución de las obras correspondientes al cierre de la Laguna de Oxidación ubicada en sector de San Clemente y finalmente modificar la Cláusula 6.20.
Adenda 8	
Fecha de suscripción:	1 de diciembre de 2016
Principales temas:	(1) Permitir que el financiamiento de las obras se dé a través del mercado de capitales mediante la emisión de títulos valores a través de un Fideicomiso de Titulización o fondo de inversión, por ejemplo. (2) Actualizar la definición de Acreedores Permitidos a los estándares actuales. (3) Viabilizar que el cierre financiero pueda ser acreditado con empresas vinculadas, precisando que este financiamiento no califica como Endeudamiento Garantizado Permitido. (4) Modificar el monto de la Inversión Proyectada Referencial, el mismo que conlleva a actualizar los importes de garantía a favor de los Acreedores Permitidos ante un evento de caducidad de la concesión, en caso se financie a través de un Endeudamiento Garantizado Permitido.
Adenda 9	
Fecha de suscripción:	1 de diciembre de 2016
Principales temas:	(1) Permitir la sustitución de inversiones del Intercambio Vial de Tambo de Mora por el Paso a Desnivel de Tambo de Mora y sus mejoras. (2) Permitir la colaboración de la Sociedad Concesionaria en la liberalización de predios que está a cargo del Concedente. (3) Precisar la regulación sobre la caducidad del Contrato de Concesión por Pagos pendientes relacionados a encargos de Obras Nuevas y/o colaboración en la liberalización de predios. (4) Precisar el inicio de la ejecución de las Obras nuevas contempladas en el Anexo 2 de la Adenda / de Contrato de Concesión.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

Compromisos de inversión

6. La inversión comprometida para el tramo vial concesionado asciende a USD 258,8 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en la Adenda N° 6. El proyecto de inversión se dividió en actividades preparatorias, primera etapa, segunda etapa y tercera etapa. Cabe indicar que la realización de cada etapa y sus plazos están sujetos a diversas condiciones señaladas en el Contrato de Concesión, las cuales incluyen también compromisos del Estado Peruano. A continuación se detallan las obras previstas en cada etapa:
- (i) Actividades Preparatorias: Comprende el reforzamiento de la vía actual, construcción de 1.6 Km de vía (doble calzada), construcción de Intercambio Cerro Azul y reubicación de estaciones de peaje.
 - (ii) Primera Etapa: Comprende las siguientes obras: (i) Construcción de primeras calzadas: Evitamiento Cañete (20 Km) y Evitamiento Chincha (41 Km); (ii) Construcción de 3 intercambios viales: Pampa Clarita, Tambo de Mora y Pisco; y, (iii) Construcción de 6 pasos a desnivel.



- (iii) Segunda Etapa: Comprende las siguientes obras: (i) Construcción de segundas calzadas: Módulo A: Cerro Azul - Intercambio Chincha (52 Km) y Módulo B: Intercambio Chincha – San Andrés (41 Km); y, (ii) Construcción de 3 intercambios viales: Chincha Alta, San Andrés y Paracas.
- (iv) Tercera Etapa: Comprende la construcción de segunda calzada: San Andrés - Guadalupe (55 Km).
7. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
- a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión (entre septiembre de 2017 y agosto de 2021), el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión (2022), se iniciarán las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa³.
- b) Si al inicio del año 17 de la Concesión (2022), el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 (2020-2021) de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
- c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de “Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras” a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:
- c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
- c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
8. Finalmente, la tercera etapa se iniciará sólo cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más⁴, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.

Esquema tarifario

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

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

Donde:

³ Cabe indicar que desde el año 2011 se alcanzaron los 19,5 millones de ejes cobrables, antes de lo previsto en el contrato de Concesión.

⁴ Para el año 2013, correspondiente al 9no año de la concesión el tráfico de ejes cobrables alcanzó los 23 millones.



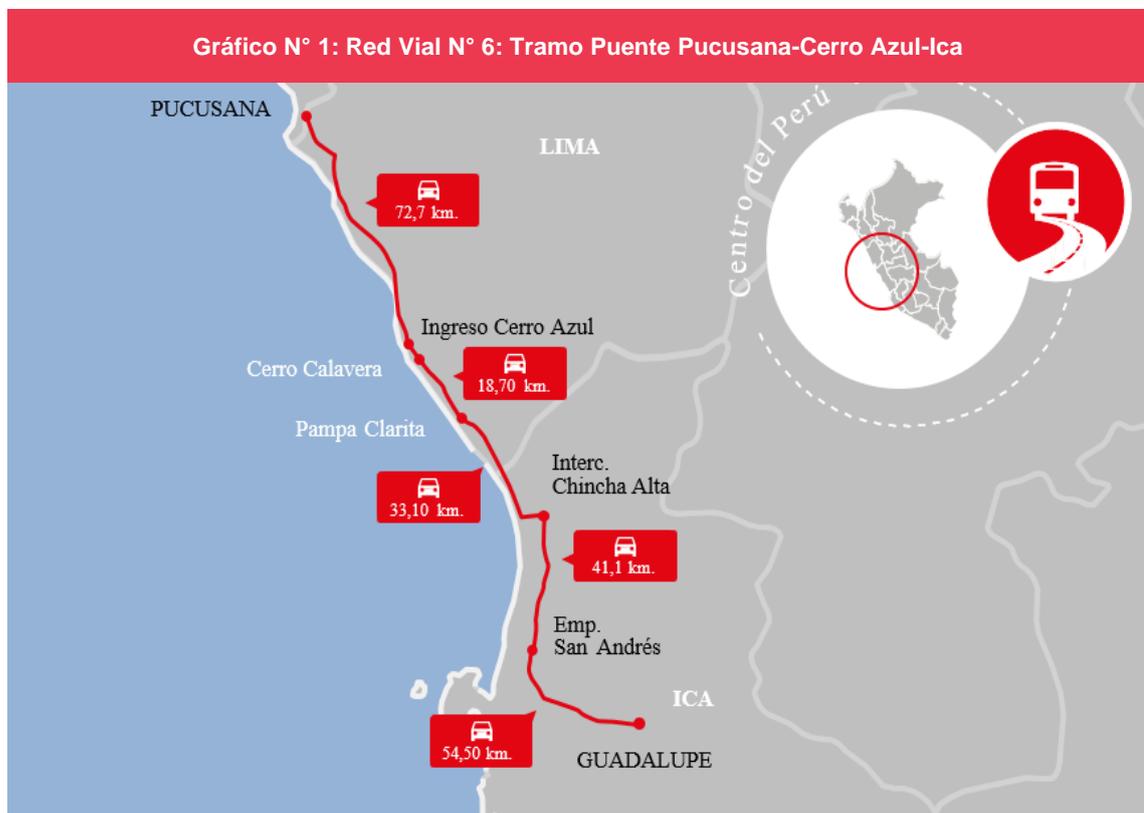
Peaje:	es el monto a cobrar en S/ sin incluir el IGV ni otros aportes de ley, por cada vehículo liviano o por cada eje para vehículos pesados.
i:	es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario
0:	es el mes de finalización de la Etapa de Ejecución de Obras.
CPI:	es el índice de precios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

Pagos al Estado

11. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:
- 1,0% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,
 - 18,61% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del Contrato de Concesión.

II.3. Área de Influencia

12. La concesión posee una longitud de 221,7 km iniciándose en el Puente Pucusana (Región Lima) hasta la ciudad de Ica (Región Ica).



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



13. Dicha vía atraviesa la Panamericana Sur y cruza las provincias de Cañete en la Región Lima, así como las provincias de Chincha, Pisco e Ica en la Región Ica. En las provincias de Cañete y Pisco, la carretera se une con la red nacional en empalmes que se dirigen a la región Junín y la región Huancavelica respectivamente, así como otros empalmes que llevan al Aeropuerto Internacional de Pisco y al terminal portuario General San Martín en Paracas.

II.4. Infraestructura y equipos

14. La vía comprende un total de 221 km iniciándose en el Puente Pucusana (Región Lima) hasta la ciudad de Ica (Región Ica), los cuales se dividen en seis tramos:
 - Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72,7 km)
 - Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1,6 km)
 - Cerro Calavera – Pampa Clarita (18,7 km)
 - Pampa Clarita – Intercambio Chincha Alta (33,1 km)
 - Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41,1 km)
 - Empalme San Andrés – Guadalupe (54,5 km)
15. Asimismo, cuenta con tres (3) estaciones de peaje ubicadas en Chilca (km 66), Jahuay (km 187) e Ica (km 275). De la misma manera cuenta con dos estaciones de pesaje ubicados en Cerro Azul (estación doble) e Ica.
16. La Concesión contrata los servicios de terceros para las labores de construcción y mantenimiento de la vía, por lo que no adquiere activos fijos que sean requeridos por las labores de construcción.
17. Por otra parte, la concesión cuenta con cuatro (4) ambulancias equipadas, en cada una de las cuales se cuenta con un médico y un paramédico para poder atender los auxilios médicos, tres (3) grúas para atender los auxilios mecánicos. Asimismo, en la estación de peaje de Chilca se cuenta con servicio de internet, el cual no tiene costo adicional.

II.5. Hechos de importancia

18. 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
19. En el marco de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19, el MTC instó a las concesionarias cofinanciadas a dar inicio al procedimiento contractual de suspensión de obligaciones establecido en el Contrato de Concesión para una suspensión que comprenda únicamente el cobro de las tarifas de peaje por la causal de fuerza mayor, desde las 18:00 horas del día 02 de abril de 2020 hasta que culmine el Estado de Emergencia Nacional. Como resultado, las estaciones de peaje de las 10 concesiones cofinanciadas suspendieron temporalmente el cobro de las tarifas de peaje.
20. 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.



21. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁵ 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.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. Además del acceso a la vía, los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.

23. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:

- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Total: 34 Sistemas SOS).
- Servicio de auxilio médico las 24 horas.
- Servicio de auxilio mecánico y grúa.
- Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
- Servicios higiénicos en cada Estación de Peaje.

24. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:

- Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación) siempre y cuando haya sido responsabilidad directa de la concesionaria.
- Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
- Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
- Servicio TELEPASS⁶ en el Peaje de Chilca.
- Servicio de Vales Pre pago⁷.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

25. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación,

⁵ 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."

⁶ El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en las tres estaciones de peaje de la concesión, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

⁷ Desde el mes de mayo de 2010, se ha implementado el sistema de vales dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.

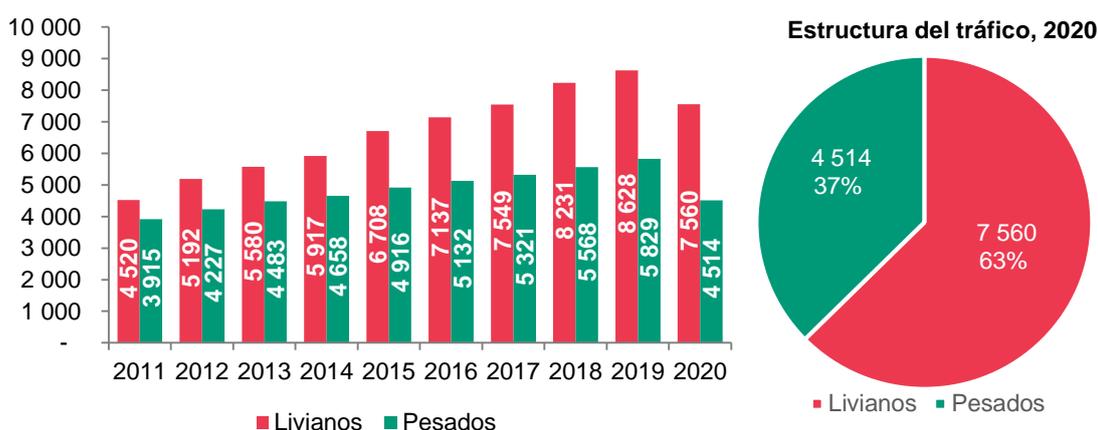


las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁸.

Tráfico en unidades vehiculares

26. En el 2020 se registró una contracción en el flujo vehicular en comparación con 2019, situación opuesta a la tendencia creciente del tráfico de unidades vehiculares observada desde 2011. Así, el número de vehículos que transitó por la carretera en 2020 descendió 16,5% con relación al año anterior, al pasar de 14,5 millones a 12,1 millones.
27. La contracción del tráfico vehicular se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares, sumado a la inmovilización social obligatoria⁹.
28. En 2020, los vehículos livianos representaron el 62,6% del total de vehículos (7,6 millones) y el 37,4% restante correspondió a vehículos pesados (4,5 millones), siendo precisamente los vehículos pesados los que tuvieron la mayor contracción entre 2019 y 2020, al pasar de 5,83 a 4,51 millones de vehículos (lo que equivale a una reducción de 22,6%); mientras que el tráfico de vehículos ligeros decreció 12,4% en el mismo periodo, al pasar de 8,63 millones en el 2019 a 7,56 millones en el 2020.

Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011-2020
(En miles de unidades vehiculares)



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

29. Al analizar el tráfico mensual del 2020, se aprecia que los meses de enero, febrero, noviembre y diciembre fueron los que registraron el mayor flujo de vehículos ligeros, superando los 800 mil por mes. Lo anterior coincidió con los meses de temporada de primavera - verano en los que se registra mayor afluencia a las diversas playas que se ubican en el ámbito de la concesión. Por

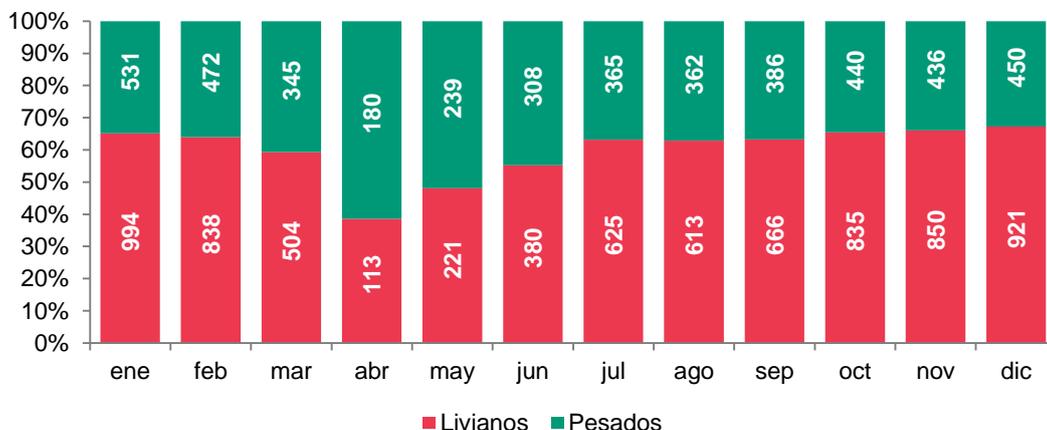
⁸ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración_estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

⁹ 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



su parte, en el tráfico de vehículos pesados, enero fue el mes de máxima afluencia de ese tipo de vehículos.

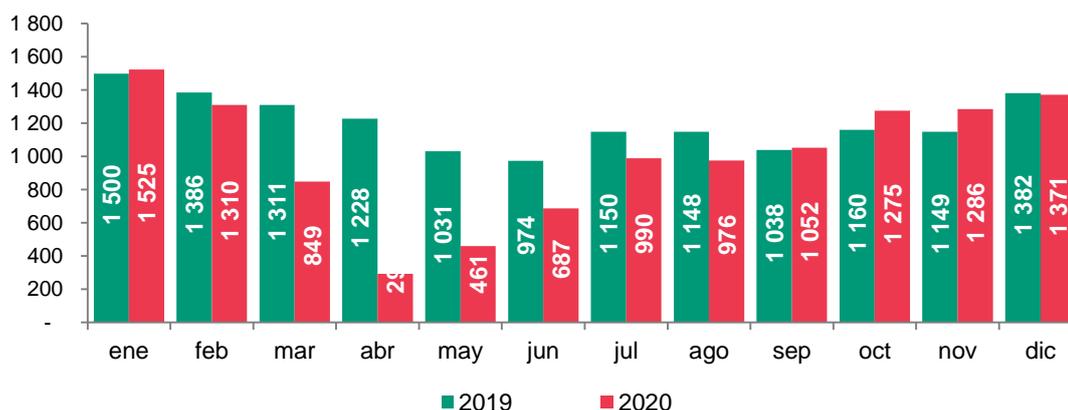
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico mensual por tipo de vehículo, 2020
(En miles de unidades vehiculares)



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

30. En el siguiente gráfico se puede observar que, entre los meses de marzo y junio del 2020, el flujo de vehículos que transitó por la vía concesionada registró una cifra inferior en comparación con 2019. Sin embargo, en abril de 2020, se contabilizó una inferior al número de unidades en comparación con el mismo mes de 2019. Esta reducción en el tráfico se debe principalmente a las medidas tomadas por el gobierno para evitar la propagación del COVID-19; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares, sumado a la inmovilización social obligatoria¹⁰.

Gráfico N° 4: Evolución del tráfico mensual, 2019-2020
(En miles de unidades vehiculares)



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

31. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje, en el 2020 la estación de Chilca, la más cercana a la ciudad de Lima, concentró la mayor cantidad de vehículos, alcanzando la cifra de 6,06 millones (50,2%), por la unidad de Jahuay circularon 3,26

¹⁰ Decreto Supremo N° 044-2020-PCM que declara Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19. 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.



millones de vehículos (27%); mientras que, por la estación de Ica transitaron 2,75 millones de vehículos (22,7%).

32. Adicionalmente, se puede observar que en 2020 se redujo el flujo de vehículos por las tres unidades de peaje, en efecto, el tráfico decreció 17%, 14,3% y 17,3% en las unidades de peaje de Chilca, Ica y Jahuay respectivamente, en relación al tráfico de 2019. Las unidades de peaje de Chilca y Jahuay fueron las que registraron las más altas tasas de decrecimiento, en particular en lo que refiere a vehículos pesados.

Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículo y estación de peaje, 2019-2020
(En miles de unidades vehiculares)

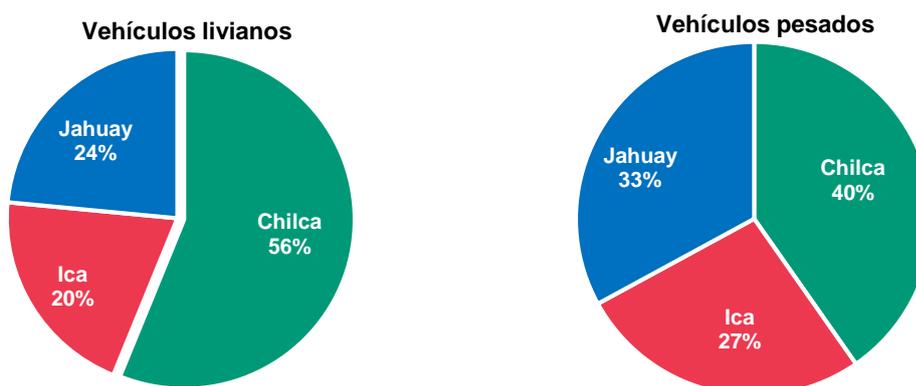
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2019	2020	Flujo	var. %
Livianos	Chilca	4 916	4 244	-673	-13,7%
	Ica	1 679	1 540	-138	-8,2%
	Jahuay	2 033	1 776	-258	-12,7%
Pesados	Chilca	2 392	1 820	-572	-23,9%
	Ica	1 524	1 206	-318	-20,9%
	Jahuay	1 913	1 489	-425	-22,2%
Total	Chilca	7 308	6 064	-1 245	-17,0%
	Ica	3 203	2 746	-456	-14,3%
	Jahuay	3 947	3 264	-682	-17,3%

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

33. Como se ha indicado líneas arriba, en el 2020 la estación de Chilca se caracterizó por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, concentrando hasta el 56,1% del tráfico de dicho tipo de vehículos (livianos) del total de la concesión, por su parte las estaciones de Jahuay e Ica concentraron el 23,5% y 20,4% restantes. Situación diferente se aprecia al observar el tráfico de vehículos pesados, pues para este tipo de vehículos se aprecia una distribución más homogénea, Chilca concentra el 40,3%, Jahuay el 33% e Ica el 26,7%.

Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2020
(Porcentaje)



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

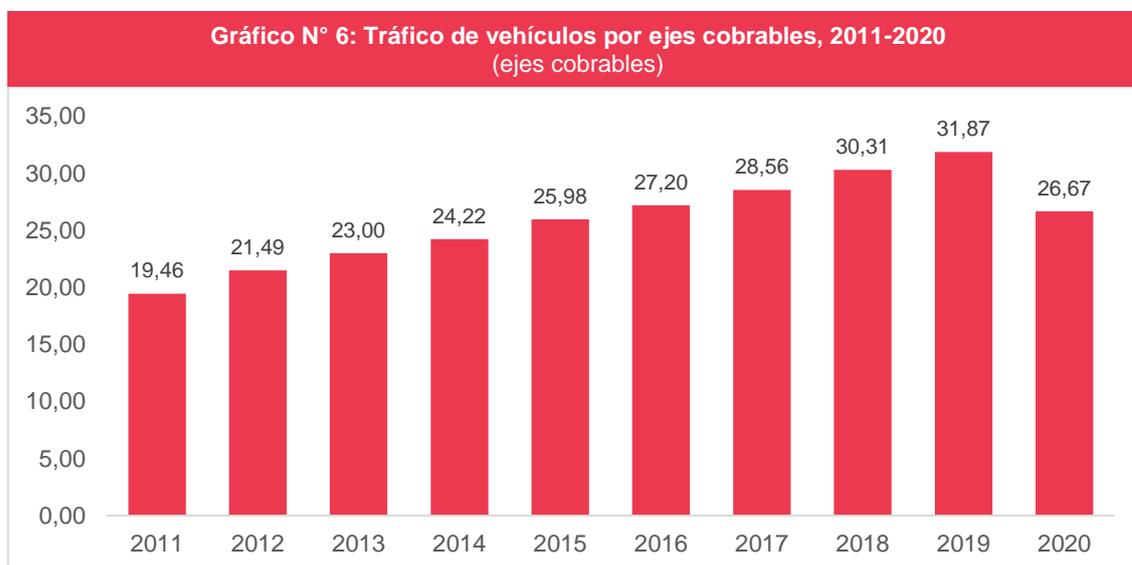
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

34. El tráfico de vehículos en términos de ejes cobrables, alcanzó en el 2020 un total de 26,67 millones de ejes, lo que representó una caída de 16,3% en relación con lo registrado en el 2019 (31,87 millones de ejes cobrables).



35. Cabe indicar que, si bien en el Contrato de Concesión se tenía previsto que, si a partir del año 9 de la concesión se alcanzaban los 18 millones de ejes cobrables durante tres años, se daría el inicio de las obras de la segunda etapa; sin embargo, dicho hito se superó desde 2011, sexto año de la concesión, tres años antes de lo previsto en el contrato de concesión.



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

36. En el 2020 se puede observar que, aproximadamente la mitad de los ejes cobrables correspondientes al tráfico de vehículos pesados que transitaron por la vía corresponde a vehículos de 6 ejes (58,6%), alcanzando la cifra de 11,2 millones de ejes cobrables.

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

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables						Total
	2	3	4	5	6	7	
Unidades vehiculares							
Chilca	478 345	329 671	84 187	165 632	747 385	14 806	1 820 026
Ica	359 674	195 996	58 404	113 612	471 748	6 352	1 205 786
Jahuay	355 004	273 514	64 550	141 422	646 124	7 916	1 488 530
Ejes cobrables							
Chilca	956 690	989 013	336 748	828 160	4 484 310	103 642	7 698 563
Ica	719 348	587 988	233 616	568 060	2 830 488	44 464	4 983 964
Jahuay	710 008	820 542	258 200	707 110	3 876 744	55 412	6 428 016

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

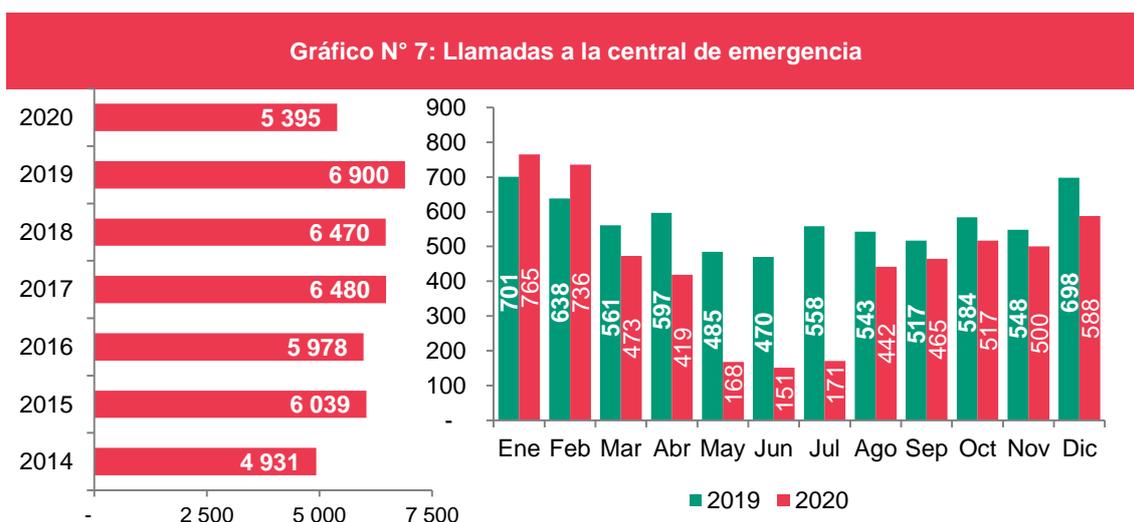
37. Con respecto a la afluencia de vehículos pesados por unidad de peaje, se observa que Chilca concentró el 40,3% (7,70 millones) del total de ejes cobrables, Jahuay el 33,6% (6,43 millones) e Ica el 26,1% (4,98 millones).

IV.2. Servicios complementarios

38. En el 2020, las llamadas de emergencia recibidas por el concesionario se han reducido en un 21,8%, pasando de 6 900 llamadas en el 2019 a 5 395 en el 2020, en concordancia al menor tránsito observado en la vía concesionada.

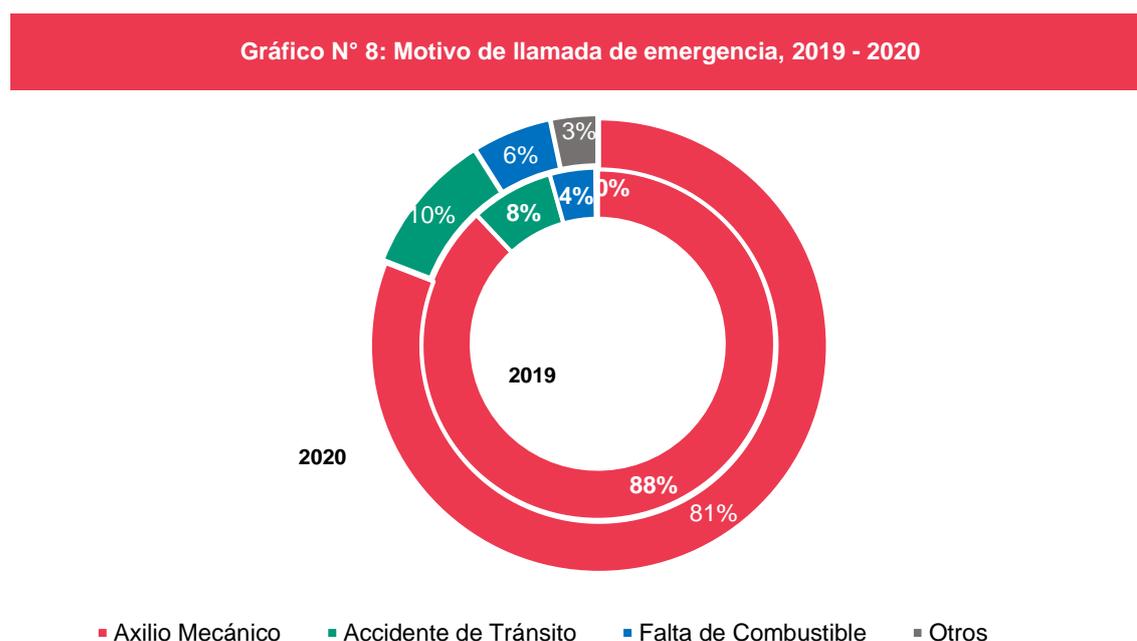


39. Al analizar la evolución de dicho indicador en frecuencia mensual, se aprecia que el mes en el que COVIPERU recibió el mayor número de llamadas reportando emergencias (765) fue el mes de enero. En enero de 2020, se recibió 9,1% más llamadas de emergencias que en enero de 2019 (701), se explica que durante el 2020 el tráfico correspondiente a enero fue 1,7% mayor respecto al año anterior.
40. Por su parte, en los meses de enero, febrero y diciembre de 2020 también se recibió un alto número de llamadas de emergencia, los cuales coincidieron con la mayor afluencia de unidades vehiculares generada por la temporada de verano, Navidad y Año Nuevo.



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

41. Por otro lado, cabe mencionar que en el 2020 el 80,9% de llamadas realizadas por los usuarios a la central de emergencia respondió a solicitudes de auxilio mecánico; mientras que, el 10,2% y 5,6% de ellas tuvo la finalidad de reportar accidentes de tránsito y falta de combustible, respectivamente.



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



42. Durante el 2020 se observó que apenas el 0,1% de sucesos ocurridos generaron interrupciones en el tránsito vehicular. Por otro lado, es importante notar que todas las llamadas de emergencia realizadas en el 2020 fueron realizadas a través de los teléfonos celulares de los usuarios. Cabe mencionar que el concesionario cuenta con postes SOS a lo largo de la vía.

Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencias y características, 2020
(Llamadas de emergencia)

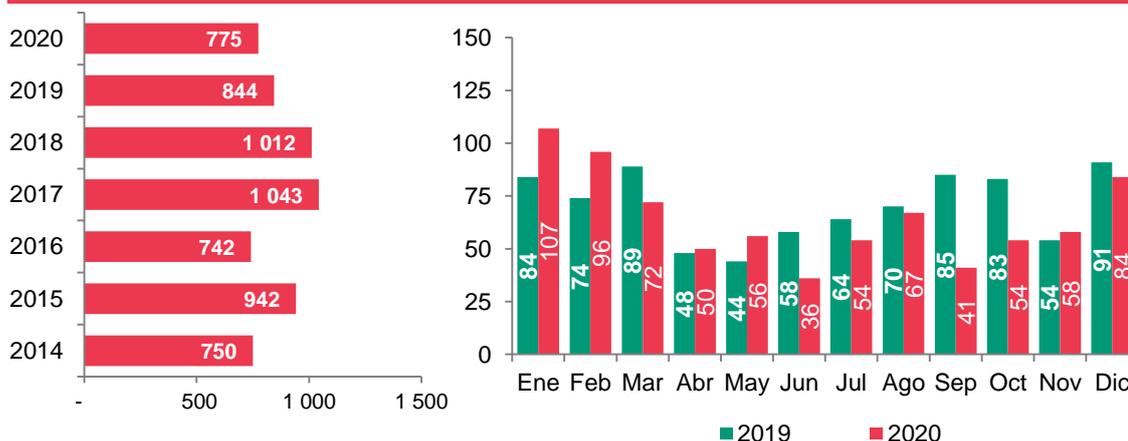
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación	Total
	Sí	No	Celular	
Auxilio Mecánico		4 366	4 366	4 366
Accidente de Tránsito	5	543	548	548
Falta de Combustible		303	303	303
Otros		178	178	178
Total	5	5 390	5 395	5 395

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

43. En lo que respecta a las solicitudes de asistencias médicas, en 2020 se reportaron un total de 844, cifra inferior en 16,6% respecto a lo reportado en 2019 (1 012). En los meses de marzo, setiembre, octubre y diciembre se presentó una mayor cantidad de auxilios médicos alcanzando 89, 85, 83 y 91 asistencias médicas, respectivamente.
44. En promedio la cantidad mensual de asistencias médicas brindadas en el 2020 (65) resultan ser menor respecto al promedio mensual de 2019 (70), en los meses de enero, febrero, abril, mayo y noviembre las asistencias médicas en el 2020 fueron superiores que en el 2019 en 27,4%, 29,7%, 4,2%, 27,3% y 7,4, respectivamente.

Gráfico N° 9: Asistencias médicas



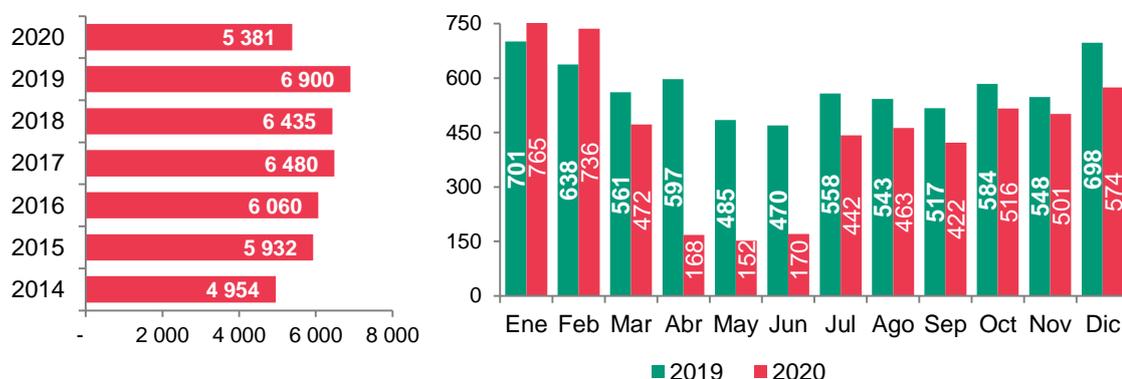
Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

45. En el 2020 COVIPERÚ proporcionó 5 381 asistencias mecánicas, cifra que inferior en 22 % a los servicios brindados el año anterior (6 900), a nivel mensual se puede notar que, en los meses de enero, febrero y diciembre de 2020 se presentó la mayor cantidad de asistencias mecánicas que coinciden con los meses en los que se registra el mayor tráfico por el inicio de la temporada de verano y navidad.



Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas



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

V. RÉGIMEN TARIFARIO

46. De acuerdo a la cláusula 8,17, numeral d), del Contrato de Concesión, los peajes podrán ser reajustados anualmente en forma ordinaria según la evolución de la inflación y del tipo de cambio, conforme se explicó en la primera sección de este Informe
47. De este modo, en atención a lo establecido en la cláusula antes mencionada, el 20 de febrero del 2020 se actualizó el peaje, fijándose la tarifa en S/ 14,80 por vehículo ligero o eje, la cual es 1,4% superior respecto a la tarifa del año 2019, que era S/ 14,60 por vehículo ligero o eje.

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

Vehículo	Unidad de cobro	A partir del 20 de febrero de 2020		
		Peaje	IGV	Tarifa (Peaje + IGV)
Livianos	Por vehículo	12,54	2,26	14,80
2 ejes	Por vehículo	23,73	4,27	29,60
3 ejes	Por vehículo	35,59	6,41	44,40
4 ejes	Por vehículo	47,46	8,54	59,20
5 ejes	Por vehículo	59,32	10,68	74,00
6 ejes	Por vehículo	71,19	12,81	88,80
7 ejes	Por vehículo	83,05	14,95	103,60

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

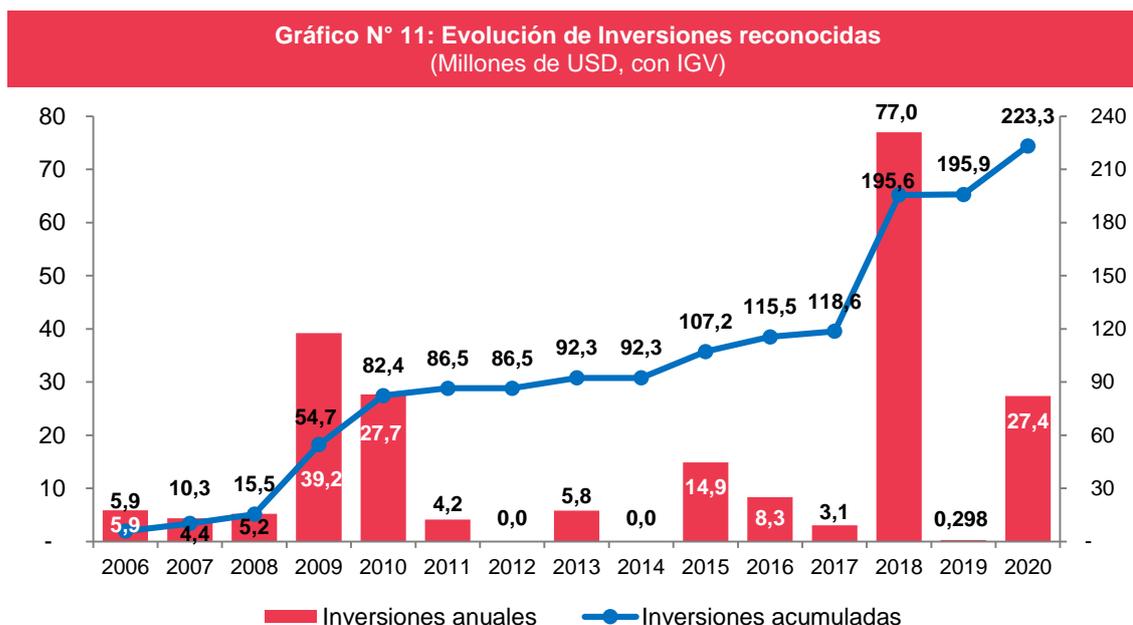
48. Cabe mencionar que, en las estaciones de peaje de COVIPERU se cobran los peajes en un solo sentido de la vía, siendo que las estaciones de peaje de Chilca (km. 66) y la garita de control de Ica (km. 275) se encuentran en el sentido Norte a Sur, mientras que la estación de peaje de Jahuay (Km. 187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



VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

50. Al 31 de diciembre de 2020, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, y reconocida por el Regulador, ascendió a USD 223,3 millones (incluido IGV), lo que representó un avance del 86,3% del total de la inversión comprometida (USD 258,7 millones, incluido IGV). Así, al cierre de diciembre de 2020, COVIPERU ha alcanzado un avance físico del 81,1% (174,6 Km) con relación al total de kilómetros comprometidos para intervención (215,2 Km).



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

51. Al 31 de diciembre de 2020, las Obras correspondiente la Segunda Etapa registraron un avance del 98,50%, no habiéndose producido avances durante 2020. Así, a continuación el detalle y nivel de avance de las obras previstas en la Segunda Etapa:

- Construcción primera y segunda calzada (derecha e izquierda) del Km. 53+386 al Km. 94+500 (100%).
- Construcción del puente sobre el Rio Chico (98%)
- Construcción del puente sobre el Rio Matagente (98%)
- Construcción del puente Pisco (100%).
- Construcción del puente Tambo de Mora (98%)
- Paso a desnivel Tambo de Mora (100%)
- Paso a desnivel Dos de Mayo (100%)
- Paso a desnivel Sunampe (100%)
- Paso a desnivel Puquio Santo (95%)
- Paso a desnivel San Andrés (100%)
- Construcción del Intercambio Vial Chincha (100%)
- Construcción del Intercambio Vial San Andrés (100%)
- Construcción del Intercambio Vial Pisco (100%).
- Construcción Intercambio Vial Paracas (63%)

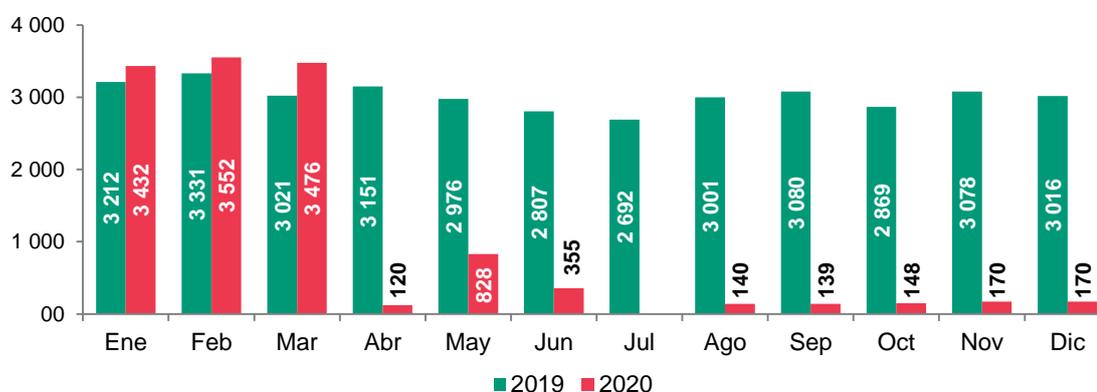
52. Con respecto a la ejecución de obras de la tercera etapa, en cuanto al avance físico a diciembre de 2020, se ha alcanzado un logro de 74,46%, correspondiente a la construcción de la segunda calzada para la autopista (Intercambio vial San Andrés - Guadalupe) cuya longitud es de 55 km.



VI.2. Pagos al Estado

53. Durante 2020, el pago por concepto de Retribución al Estado correspondió al 18,61% de los ingresos mensuales por peaje obtenido por el Concesionario, porcentaje aplicable de acuerdo a los términos del Contrato de Concesión. Sin embargo, en marco de lo estipulado en la Adenda N° 6, concerniente al adelanto de obras de la segunda y tercera etapa, el Concesionario puede utilizar el 17,61% como adelanto de inversión para la ejecución de obras, transfiriendo el 1% restante como retribución al Estado.
54. Así, para el año 2020, el pago realizado por la empresa como retribución al Concedente alcanzó los S/ 12,53 millones, monto inferior en 65,4% al monto transferido en el 2019 que ascendió a S/ 36,24 millones.

Gráfico N° 12: Retribución al Concedente, 2019 - 2020
(Miles de Soles)

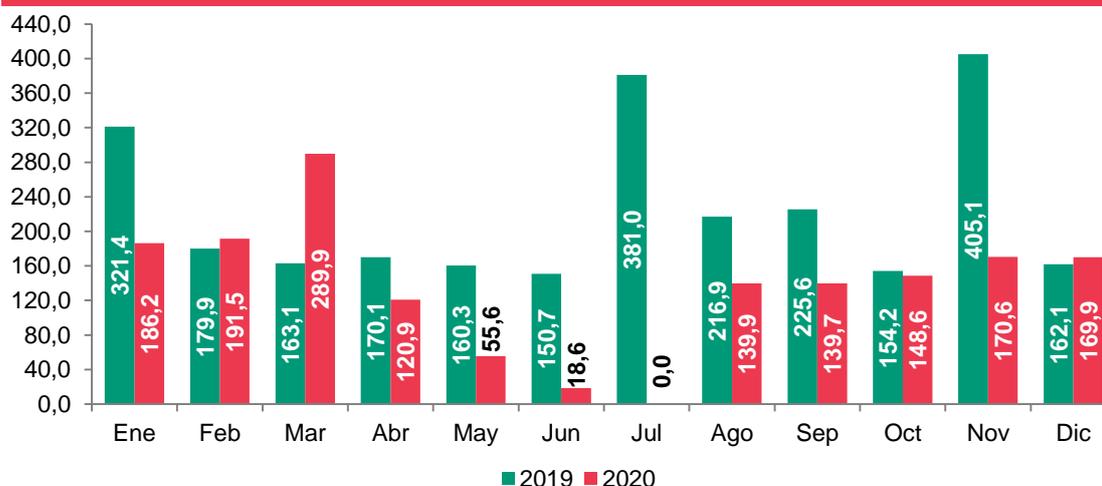


Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. El pago por aporte por regulación que el Concesionario tiene que transferir a favor del Ositrán corresponde al 1% del total de ingresos de la Concesión (ingresos por construcción, ingresos por peaje, entre otros). Para el 2020, el pago por concepto de aporte por regulación ascendió a S/ 1,63 millones, cifra inferior en 36% al pago registrado en el año 2019 (S/ 2,55 millones).

Gráfico N° 13: Aporte por regulación, 2019 - 2020
(Miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



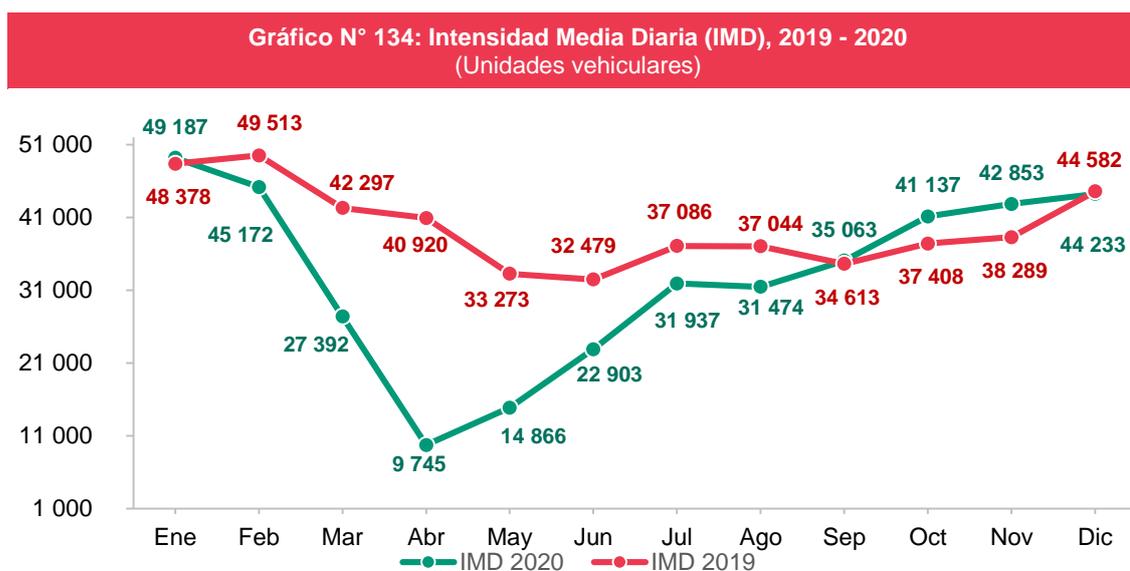
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

56. De acuerdo al Contrato de Concesión, corresponde al OSITRAN la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato, así como para el Indicador Global de cumplimiento de los niveles de servicios, el mismo que se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial, cuyo límite aceptable fue fijado en 95%.
57. Es responsabilidad del Regulador fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y, en el marco de su rol fiscalizador, aplicar las sanciones que correspondan, en caso de identificar incumplimientos.
58. Durante el año 2020, el OSITRAN efectuó la medición del Nivel de Servicio global, cuyo resultado fue de 98,1%, el cual es superior al 95% establecido como el umbral mínimo aceptable en el Anexo I del contrato de concesión.
59. Una medida alternativa del nivel de servicio de la infraestructura vial es el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), el cual es un indicador de confort y seguridad en la vía que se mide aproximadamente en el onceavo mes de cada año. La última medición del IRI efectuada en 2020, tuvo como resultado un nivel de 1,38.

VII.2. Indicadores de tráfico

60. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad media Diaria (IMD)¹¹. Como se observa en el siguiente gráfico el IMD en el 2020 no ha mantenido una tendencia similar al 2019, puesto que el IMD registra niveles menores desde febrero hasta agosto, respecto de los mismos meses del año anterior. Asimismo, este índice fue de 32 989 unidades vehiculares, cifra inferior en 16,7% respecto a la registrada en el 2019 (39 610).



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

¹¹ El IMD mensual resulta de dividir el tráfico registrado en un determinado mes (medido en número de vehículos) entre el número de días de ese mes.



VII.3. Accidentes

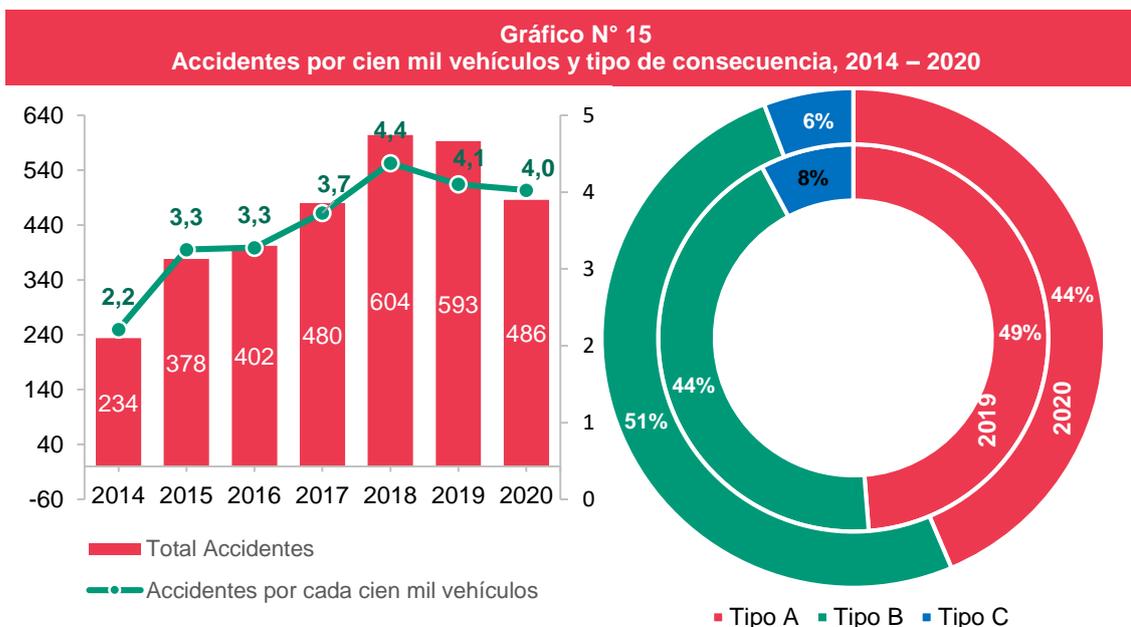
61. A lo largo del año 2020 se registraron 486 accidentes ocurridos en la vía concesionada, lo que representó una disminución del 18% con respecto al año anterior (593 accidentes). Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales se redujo en un 15% (de 479 a 407 heridos) y 29,1% (de 55 a 39 fallecidos) en relación a lo registrado en 2019, respectivamente.

Cuadro N° 9 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2020 (Número de Accidentes)						
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	44	171	19	182	411	26
2015	103	250	25	290	487	30
2016	189	186	27	656	346	35
2017	220	220	40	406	461	47
2018	269	271	64	251	536	75
2019	289	258	46	285	479	55
2020	212	246	28	366	407	39

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

62. En el gráfico siguiente, se puede observar que la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos se redujo en el 2020 llegando a ser 4,0, ello muestra que para el año 2020 este indicador tuvo una dirección similar a la reducción del tráfico.

63. Además, se aprecia que el 44% de los accidentes ocurridos en 2020 han generado daño material, es decir consecuencias sobre los bienes; mientras que, un porcentaje similar correspondió a accidentes que generaron personas heridas (51%) y por último, el 6% de los accidentes reportó consecuencias fatales sobre la vida de las personas (fallecidos).

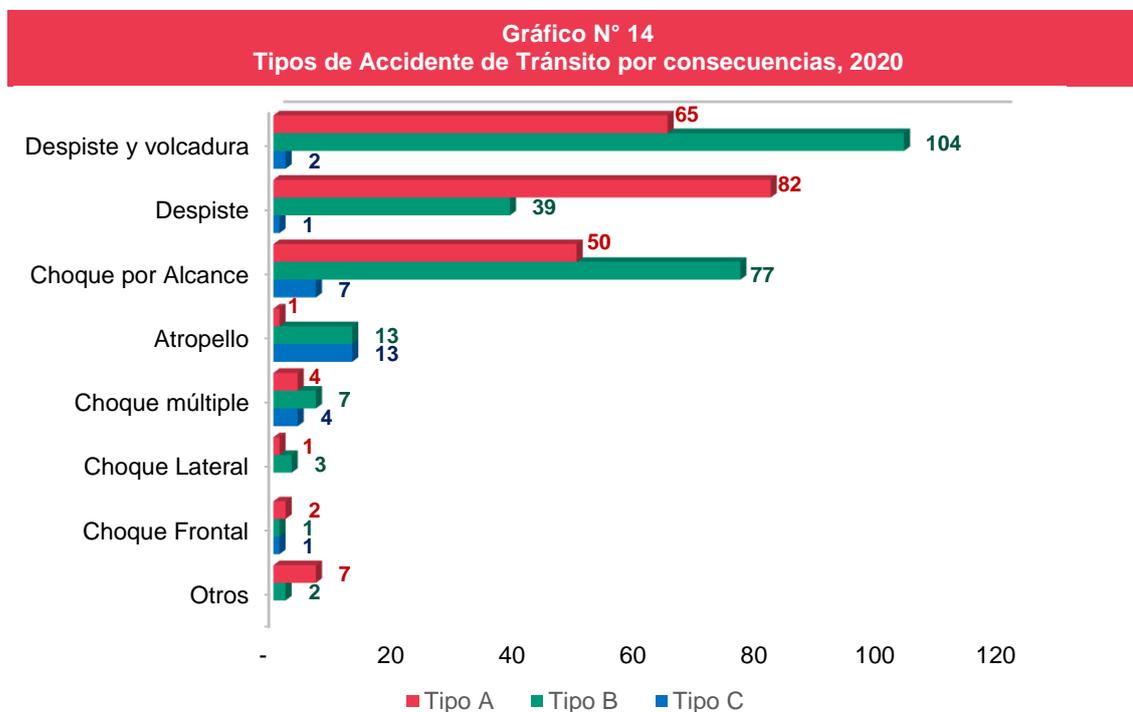


Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
Tipo B: Accidentes con personas heridas.
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

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



64. El Gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse el principal tipo de accidente ocurrido en la vía correspondió a despistes y volcaduras de vehículos con 171 eventos (35,2%), seguido por los choques por alcance con 134 eventos (27,6%) y el despiste de vehículos con 122 accidentes (25,1%).



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

65. Respecto a las consecuencias generadas por los accidentes, los despistes con volcadura en el 2020 es el tipo de accidente que ha ocasionado la mayor cantidad de heridos (40,3%); por otro lado, los atropellos concentran la mayor cantidad de personas fallecidas (33,3%).

Cuadro N° 8: Número de personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2020
(Número de personas y porcentaje)

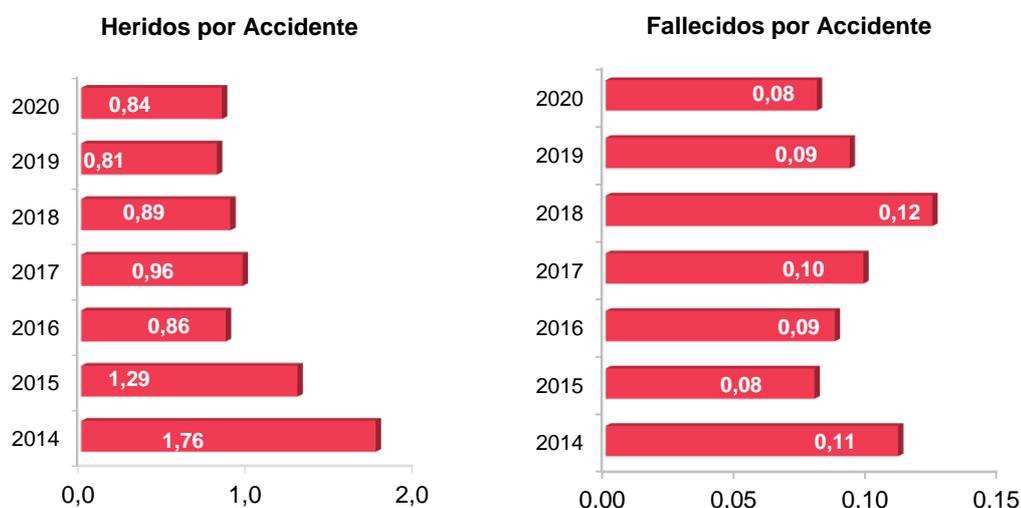
Causas	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste y volcadura	164	40,3%	2	5,1%
Choque por Alcance	131	32,2%	12	30,8%
Despiste	53	13,0%	1	2,6%
Choque múltiple	32	7,9%	5	12,8%
Atropello	16	3,9%	13	33,3%
Choque Lateral	6	1,5%	0	0,0%
Choque Frontal	2	0,5%	6	15,4%
Otros	3	0,7%	0	0,0%
Total	407	100,0%	39	100,0%

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

66. En lo que respecta a los indicadores de accidentes en 2020 se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes ocurridos se ha incrementado de 0,81 en el 2019 a 0,84 en el 2020. De manera contraria los fallecidos por accidentes ocurridos pasó de 0,09 en el 2019 a 0,08 en el 2020. Ello refleja que los accidentes en la vía en 2020 han sido menos severos o han generado consecuencias letales respecto de lo registrado en el 2019.



Gráfico N° 15: Indicadores de accidentes, 2016 - 2020



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

VII.4. Reclamos

67. El número de reclamos que los usuarios de las vías concesionadas presentaron ante COVIPERÚ en 2020 ascendió a 54 reclamos, cifra 8% superior que los registrados en el 2019. Del total de reclamos resueltos por el Concesionario, la mayor cantidad de ellos (42) fueron declarados infundados, mientras que, 10 fueron calificados como inadmisibles, 1 como improcedente y solo uno fue declarado fundado.

Cuadro N° 9: Evolución de reclamos
(Número de reclamos)

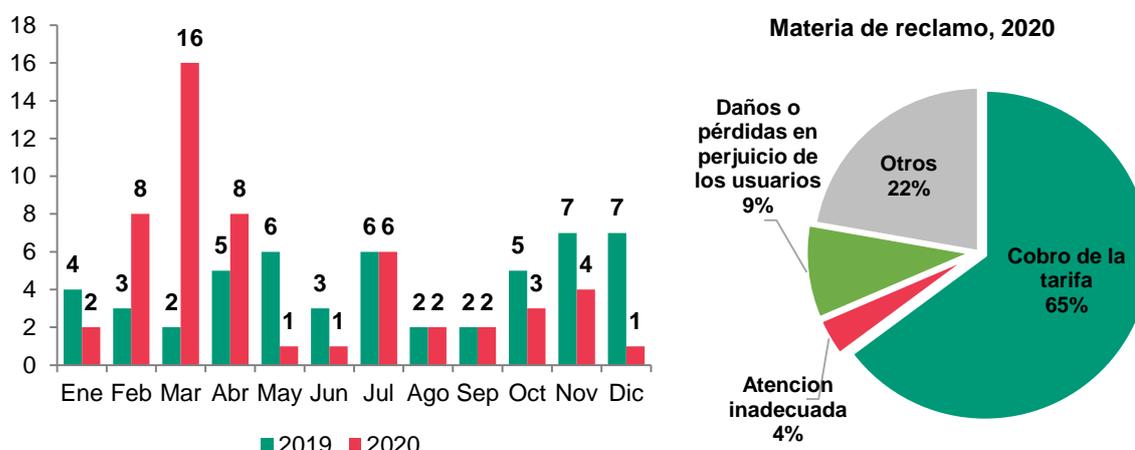
INDICADOR	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Inadmisible	7	4	1	8	2	9	10
Improcedente	6	4	4	6	7	6	1
Fundados	1	2	5	1	0	0	1
Infundado	26	41	61	54	40	35	42
Desistimiento	-	9	11	14	21	0	0
Total Reclamos	40	60	82	83	70	50	54

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

68. En relación con la materia de los reclamos, en 2019 el 64,8% del total de reclamos (35) estuvieron relacionados con el cobro de tarifa, el 9,3% con los daños materiales a su vehículo (5) y el 3,7% con la atención inadecuada (2).



Gráfico N° 16: Evolución mensual de reclamos y materia de reclamos
(Número de reclamos)

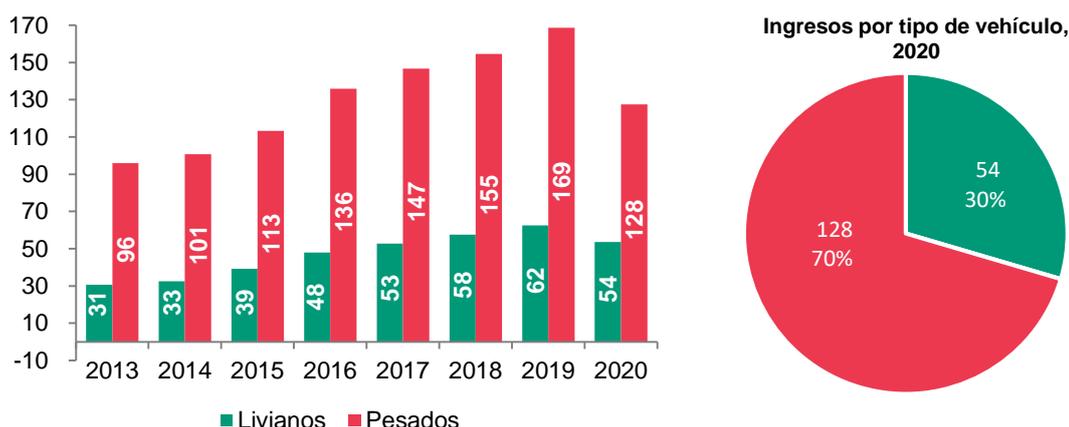


Fuente: Concesionaria Vial del Perú - COVIPERÚ S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

VIII. INDICADORES COMERCIALES

69. En el 2020 se recaudaron en total S/ 181,1 millones por concepto de peaje, lo que implicó una importante reducción de 21,7% con relación a la recaudación del año anterior (S/ 231 millones), debido al menor flujo vehicular y por la suspensión temporal del cobro de peaje¹². En el caso de los vehículos pesados, la recaudación se redujo 24,3%; mientras que en el caso de los vehículos livianos la reducción fue de 12,9%.

Gráfico N° 17: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2020
(Millones de Soles)



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

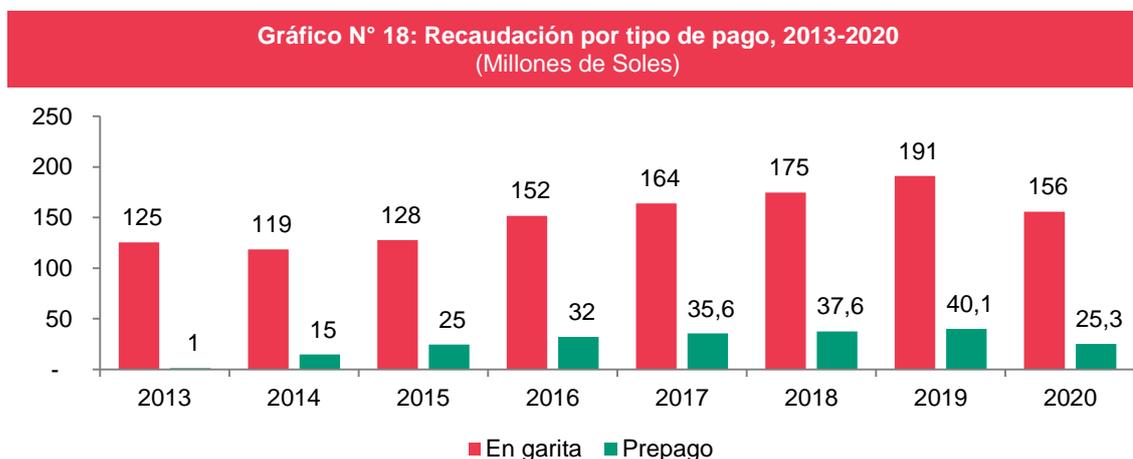
70. Cabe señalar que en 2020 la recaudación efectuada bajo la modalidad de telepeaje y vales prepago alcanzó los S/ 25,3 millones de soles, lo que representó el 13,97% de la recaudación

¹² 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".



total; mientras que el 86,03% restante corresponde a la recaudación tradicional de pago en la unidad de peaje.

71. Los 25,3 millones de ingresos por vales prepago y telepeaje, muestran una caída de 37% del monto recaudado por dicha modalidad de cobro con respecto al 2019 (S/ 40,1 millones). En el gráfico se puede observar el crecimiento de la recaudación de la Concesión para los años 2013-2020 según la modalidad de pago utilizada por los usuarios.



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

72. Finalmente, con relación al cese del cobro de peajes establecido por Ley N° 31018, debe tenerse en consideración que el Concesionario posee un derecho contractual denominado “Garantía Tarifaria”, con lo cual espera recuperar de parte del Concedente el importe de peaje que se hubiera cobrado por el tráfico transitado por la infraestructura, desde el 10 de mayo hasta el 30 de junio de 2020, que representan una recaudación de aproximadamente S/19.6 millones (incluido IGV). La Concesionaria se encuentra, actualmente, en proceso de trato directo, que de no ser exitoso, podría elevarse a una vía arbitral.

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado Financieros

Estado de Resultados integrales

73. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
74. Al respecto, en el 2020 los ingresos totales constituido por los servicios de operación y mantenimiento (cobro de peajes) y actividad de construcción alcanzaron los S/ 290,9 millones, un 0,5% superior que los S/ 289,3 millones registrados en el 2019. Es oportuno indicar que los ingresos por peajes se redujeron en 22,5% frente a lo registrado en el 2019, esto es, en S/ 49,0 millones; mientras que los ingresos por construcción¹³ ascendieron a S/ 139,1 millones, esto es,

¹³ Principalmente está constituido por a) los servicios de construcción de tercera Etapa 17,74%, de acuerdo con el Contrato de Concesión, dichos trabajos son realizados por la empresa relacionada CASA de acuerdo a los contratos firmados en febrero y octubre de 2015; y b) Ejecución de Obras Nuevas por parte del Concesionario por encargo del MTC en marco de la Adenda 7 firmada el 20 de julio de 2016. Este último por un monto de S/ 87,0 millones y comprende i) Paso a Desnivel



un incremento en 48,8% (S/. 45,6 millones) frente a lo registrado en el ejercicio 2019 (S/ 93,5 millones).

Cuadro N° 10: Ingresos por servicios, 2020 - 2019 (en miles de soles)					
Ingresos por servicios	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	151 796	195 859	52,2%	67,7%	-22,5%
Peaje Chilca	59 295	73 962	20,4%	25,6%	-19,8%
Peaje Jahuay	39 084	48 886	13,4%	16,9%	-20,1%
Peaje Ica	31 982	39 057	11,0%	13,5%	-18,1%
Tele peaje	21 435	33 954	7,4%	11,7%	-36,9%
Ingresos por servicios de construcción de obras	139 154	93 510	47,8%	32,3%	48,8%
Obras Adenda N° 6	139 154	3 990	47,8%	1,4%	3387,6%
Obras Nuevas	-	89 520	0,0%	30,9%	-100,0%
Total	290 950	289 369	100%	100%	0,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

75. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2020 estos alcanzaron los S/ 290,0 millones, monto con un incremento de 26,8% con relación al del ejercicio 2019 (S/ 228,8 millones). Al interior de estos costos, el costo de operación y mantenimiento asciende a S/ 156,3 millones y representa el 53,9% del total de costos, cifra que se ha expandido en 13,8% frente al monto que alcanzó en el año 2019 (S/ 137,3 millones y que representó el 60,0% del total de costos); mientras que el costo de construcción se incrementó alcanzando los S/ 46,3 millones en el 2020, monto mayor en S/ 42,3 millones al registrado en el ejercicio 2019, y representando en el presente ejercicio 2020 el 46,1% (en el 2019 representó el 40,0%) de los costos totales.

Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios, 2020 - 2019 (en miles de soles)					
Costos de operación y construcción	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Costos de operación y mantenimiento	156 327	137 384	53,9%	60,0%	13,8%
Retribución al Concedente	9 276	36 455	3,2%	15,9%	-74,6%
Mantenimiento periódico	72 060	25 541	24,8%	11,2%	182,1%
Amortización	45 753	45 693	15,8%	20,0%	0,1%
Servicios de mantenimiento rutinario de la red vial	16 414	14 860	5,7%	6,5%	10,5%
Servicios de operación de peajes	6 804	7 717	2,3%	3,4%	-11,8%
Aporte por regulación OSITRAN	1 625	2 555	0,6%	1,1%	-36,4%
Otros costos menores	4 395	4 563	1,5%	2,0%	-3,7%
Costo de construcción	133 724	91 409	46,1%	40,0%	46,3%
Obras Adenda N° 6	128 153	3 809	44,2%	1,7%	3264,5%
Costos adicionales por el COVID-19	5 571	-	1,9%	0,0%	-
Obras Nuevas	-	87 045	0,0%	38,0%	-100,0%
Supervisión de obras	-	555	-	0	-100%
Total	290 051	228 793	186%	146%	26,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

76. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron en 20,1% con respecto al 2019, pasando de S/ 25,3 millones a S/ 20,2 millones, como resultado principalmente de la reducción de las Cargas diversas por gestión en un 33,2% (de S/ 4,1 millones en el 2019 pasó a S/ 5,5 millones en el 2020), y de los servicios prestados por terceros en un 23,7% (de S/ 5,5



millones en el 2019 pasó a S/ 4,2 millones en el 2020). Cabe señalar que no ha habido provisiones desde el año 2019.

Cuadro N° 12: Gastos de administración, 2020 - 2019
(en miles de soles)

Gastos de administración	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Servicios prestados por terceros	4 241	5 560	20,9%	21,9%	-23,7%
Cargas diversas de gestión	6 737	9 781	33,2%	38,6%	-31,1%
Cargas de personal	5 333	6 226	26,3%	24,6%	-14,3%
Depreciación	3 624	3 642	17,9%	14,4%	-0,5%
Tributo	270	97	1,3%	0,4%	178,4%
Amortización	61	50	0,3%	0,2%	22,0%
Total	20 266	25 356	100%	100%	-20,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. Como se aprecia en el siguiente cuadro de Resultados Integrales, durante 2020, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 899 mil, lo que significó una contracción de 98,5% con relación a lo registrado el año anterior (S/ 60,5 millones). De otro lado, en relación a la utilidad operativa esta se redujo en 155% descendiendo en el 2020 a pérdidas de S/ 19,3 millones (en el 2019 fue de S/ 65,7 millones en utilidades).

Cuadro N° 13: Estado de Resultados Integrales, 2020 - 2019
(En miles de soles)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Ingresos Totales	290 950	289 369	100,0%	100,0%	0,5%
Ingresos por peajes	151 796	195 859	52,2%	67,7%	-22,5%
Ingresos por construcción	139 154	93 510	47,8%	32,3%	48,8%
Costos Totales	(290 051)	(228 793)	-99,7%	-79,1%	26,8%
Costos de operación de la concesión	(156 327)	(137 384)	-53,7%	-47,5%	13,8%
Costos de construcción	(133 724)	(91 409)	-46,0%	-31,6%	46,3%
Utilidad bruta	899	60 576	0,3%	20,9%	-98,5%
Gastos de administración	(20 266)	(25 356)	-7,0%	-8,8%	-20,1%
Utilidad operativa	(19 367)	35 220	-6,7%	12,2%	-155,0%
Gastos financieros	(24 669)	(25 670)	-8,5%	-8,9%	-3,9%
Ingresos financieros	85	117	0,0%	0,0%	-27,4%
Diferencia en cambio, neta	(50 797)	9 784	-17,5%	3,4%	-619,2%
Otros ingresos, neto	216	264	0,1%	0,1%	-18,2%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	(94 532)	19 715	-32,5%	6,8%	-579,5%
Impuesto a la renta	26 702	(6 183)	9%	-2%	-531,9%
Ganancia (pérdida) neta del año	(67 830)	13 532	-23%	5%	-601,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. Respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el año 2020 esta descendió a S/ 14,4 millones, esto es, un incremento de 55,2% con relación al año 2019, como resultado conjunto principalmente de una mayor actividad operativa y de construcción, un mayor reconocimiento de gastos de construcción y un incremento significativo en la gestión cambiaria de moneda, produciéndose en el 2020 una ganancia de S/ 9,7 millones frente al registro de una pérdida de S/ 24 millones en el 2019.



Estado de Situación Financiera

79. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto.
80. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 14,3%; así, en el 2019 registró S/ 822,1 millones, mientras que en el 2020 registró S/ 822,1 millones. Por el lado del activo, el activo corriente registró una disminución del 29% entre el 2019 y 2020 reduciéndose de S/ 65,1 millones a S/ 45,9 millones; de otro lado, los activos no corrientes también se redujeron 5% pasando de S/ 815,4 millones a S/ 776,2 millones.
81. Con relación a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 5,6% de los activos totales en el año 2019 al 6,2% en el año 2020; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 94,4% de los activos totales en el año 2019 al 93,8% en el año 2020. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituido por el efectivo y equivalente de efectivo que asciende a S/ 34,0 millones y representa el 3,7% del activo total, habiéndose incrementado en 54,5% con relación al valor consignado en el 2019 (S/ 22,4 millones); mientras que, por el lado del activo no corriente, la cuenta de activos intangibles es la de mayor volumen, representando el 91,3% del total de activos, habiéndose expandido en 12,4% en relación al monto consignado en el 2019 (S/ 762,9 millones)

Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	58 511	45 964	PASIVO CORRIENTE	127 949	65 887
Efectivo y equivalente de efectivo	34 629	22 418	Obligaciones financieras con terceros	340	592
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	1 841	2 099	Cuentas por pagar comerciales	1 986	5 283
Otros activos corrientes	17 667	19 067	Prestamos por pagar a partes relacionadas	33 693	12 805
Servicios pagados por anticipado	4 374	2 380	Cuentas por pagar a partes relacionadas	66 077	21 455
			Otras cuentas por pagar	5 712	9 682
			Provisiones para mantenimiento vial	19 488	15 301
			Pasivos por arrendamiento	653	769
ACTIVO NO CORRIENTE	881 170	776 204	PASIVO NO CORRIENTE	678 277	555 396
Instalaciones, mobiliario y equipo	11 974	13 213	Obligaciones financieras con terceros	245	30
Activos intangibles	857 801	762 991	Prestamos por pagar a partes relacionadas	576 359	497 977
Activo por impuesto diferido	11 395	-	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 548	-
			Pasivo por arrendamiento	2 547	2 539
			Pasivo por impuesto diferido	-	17 826
			Provisiones para mantenimiento vial	96 578	37 024
			TOTAL PASIVO	806 226	621 283
			PATRIMONIO NETO	133 455	200 885
			Capital social	65 760	65 760
			Reserva legal	13 152	13 152
			Resultados acumulados	54 543	121 973
TOTAL ACTIVO	939 681	822 168	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	939 681	822 168

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	6,2%	5,6%	27,3%	PASIVO CORRIENTE	13,6%	8,0%	94,2%
Efectivo y equivalente de efectivo	3,7%	2,7%	54,5%	Obligaciones financieras con terceros	0,0%	0,1%	-42,6%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,2%	0,3%	-12,3%	Cuentas por pagar comerciales	0,2%	0,6%	-62,4%
Otros activos corrientes	1,9%	2,3%	-7,3%	Préstamos por pagar a partes relacionadas	3,6%	1,6%	163,1%
Servicios pagados por anticipado	0,5%	0,3%	83,8%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	7,0%	2,6%	208,0%
				Otras cuentas por pagar	0,6%	1,2%	-41,0%
				Provisiones para mantenimiento vial	2,1%	1,9%	27,4%
				Pasivos por arrendamiento	0,1%	0,1%	-15,1%
ACTIVO NO CORRIENTE	93,8%	94,4%	13,5%	PASIVO NO CORRIENTE	72,2%	67,6%	22,1%
Instalaciones, mobiliario y equipo	1,3%	1,6%	-9,4%	Obligaciones financieras con terceros	0,0%	0,0%	716,7%
Activos intangibles	91,3%	92,8%	12,4%	Préstamos por pagar a partes relacionadas	61,3%	60,6%	15,7%
Activo por impuesto diferido	1,2%	0,0%	-	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,3%	0,0%	-
				Pasivo por arrendamiento	0,3%	0,3%	0,3%
				Pasivo por impuesto diferido	0,0%	2,2%	-100%
				Provisiones para mantenimiento vial	10,3%	4,5%	160,9%
				TOTAL PASIVO	85,8%	75,6%	29,8%
				PATRIMONIO NETO	14,2%	24,4%	-33,6%
				Capital social	7,0%	8,0%	0,0%
				Reserva legal	1,4%	1,6%	0,0%
				Resultados acumulados	5,8%	14,8%	-55,3%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	14,3%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	14,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

82. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se elevaron en 29,8% mientras que el patrimonio neto decreció en 33,6%, ascendiendo en el ejercicio 2020 a S/ 806,2 millones y S/ 133,4 millones respectivamente, y representando el 85,2% y 14,2% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que, en relación al pasivo corriente, este registró un valor de S/ 127,9 millones en el 2020, un 94,2% superior al valor registrado en el 2019 (S/ 65,8 millones); mientras que el pasivo no corriente registró un valor de S/ 678,2 millones en el 2020, un 29,8% superior al valor registrado en el 2019 (S/ 555,3 millones).
83. Respecto al pasivo corriente, la cuenta Cuentas por pagar a partes relacionadas es la de mayor magnitud ascendiendo a S/ 66,0 millones (en el 2019 registró S/ 21,4 millones) y representa el 7,0% del pasivo total. Por su parte, respecto al pasivo no corriente, la cuenta Préstamos por pagar a partes relacionadas¹⁴ representa el 61,3% del pasivo total ascendiendo a S/ 576,3 millones (en el 2019 ascendió a S/ 497,9 millones).

¹⁴ Corresponde a un préstamo con su empresa relacionada CASA S.A. con un saldo al 31 de diciembre de 2020 de S/ 610,0 millones (S/ 33,6 millones en parte corriente y S/ 576,3 millones en parte no corriente) que vence en diciembre de 2027 y que corresponde al préstamo de US\$ 150,6 millones correspondiente a la Segunda Etapa con una tasa de 4,5%. Con fecha 30 de setiembre de 2020, se suscribió el contrato mutuo para el financiamiento de las obligaciones derivadas de la ejecución del saldo de obras de la Tercera Etapa ascendente a S/ 66 millones, donde se acordó las condiciones del financiamiento, extendiendo el vencimiento de las obligaciones con su vinculada, según cronograma de pagos que culmina en el año 2024.



84. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en 33,6% pasando de S/ 200,8 millones en el 2019 a S/ 133,4 millones en el 2020, ello es resultado de la contracción de los resultados acumulados en 55,3% al pasar de S/ 121,9 millones en el 2019 a S/ 54,5 millones a diciembre de 2020. Este último resultado es principalmente el efecto conjunto de las utilidades generadas en el ejercicio por S/ 14,4 millones y la entrega de dividendos por S/ 22,2 millones más liquidación por retención de impuestos a accionistas distintas a personas jurídicas domiciliadas.

IX.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

85. 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 menos de las dos terceras partes de la totalidad de recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por debajo de la unidad.
86. En particular, el incremento de las *Cuentas por cobrar a partes relacionadas*, en el año 2020, permitieron un decremento de los indicadores de Liquidez clásica¹⁵ y Prueba ácida¹⁶, colocando al Concesionario en una posición deficiente frente a sus acreedores.

Cuadro N° 16: Ratios de Liquidez, 2020 - 2019

Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	0,46	0,70
Prueba ácida	0,42	0,66
Liquidez absoluta	0,27	0,34

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

87. El ratio de Liquidez absoluta¹⁷ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador disminuye de 0,34 a 0,27 lo que determina que la cuenta de efectivo no permite respaldar el total del pasivo corriente (27%) como resultado principalmente del aumento de los pasivos corrientes en 94,2%; cabe indicar que este resultado se dio a pesar del crecimiento de la cuenta efectivo y equivalente de efectivo en 54,5%, frente a lo registrado por cada una al final del ejercicio 2019.

Ratios de Endeudamiento Financiero

88. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 reflejan la mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar un sustancial incremento en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por el aumento de las obligaciones que contrajo la empresa durante el año 2020.
89. El ratio Deuda - Patrimonio¹⁸ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 604,1% de los recursos propios (en el año 2019, este valor era de 309,3%).
90. Así también, el ratio Endeudamiento del Activo¹⁹ en el año 2020 indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 85,8% se financia a través de terceros; mientras que en el año 2019 dicha dependencia fue de 75,6%.

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

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

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

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

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



91. Respecto al ratio Calidad de la deuda²⁰, indica que las obligaciones de corto plazo se han incrementado ya que para el año 2019 el pasivo corriente representaba el 8,0% del pasivo total, mientras que para el año 2020 tuvo una participación de 13,6%.
92. Finalmente, el Índice de solvencia²¹ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, presenta un valor menor al año 2019, pasando de 1,32 a 1,17 veces en el año 2020. Esto indica que la empresa deterioró su nivel de solvencia.

**Cuadro N° 17:
Ratios de Endeudamiento financiero, 2020 - 2019**

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	604,1%	309,3%
Endeudamiento del Activo	85,8%	75,6%
Calidad de la Deuda	15,9%	10,6%
Índice de Solvencia	1,17	1,32

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Ratios de Rentabilidad

93. Estos ratios miden el nivel de eficiencia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto²² disminuyó notablemente al pasar de 20,9% a 0,3% entre los años 2019 y 2020. De igual forma se observa un decremento del Margen operativo²³ al pasar de 12,2% a -6,7%.
94. A su vez, en el año 2020, el Margen EBITDA²⁴, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, decayó su capacidad de cobertura, al pasar de 29,2% a 10,3%. Asimismo, en el año 2020, el Margen neto²⁵ presentó una caída, pues pasó de 4,7% a -23,3%.
95. En general, este deterioro de los márgenes se explica por la expansión de los costos por servicios de construcción de obras y los costos de operación y mantenimiento que presentó el Concesionario en el año 2020.
96. Por otra parte, se observa una reducción para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE²⁶, es decir, los socios tuvieron menor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al año 2019. Situación similar ocurre con el valor del ROA²⁷ (rendimiento sobre los activos), que fue de -7,2% (1,6% en el año 2019), así la empresa tuvo menores ganancias para el año 2020 sobre el capital total invertido.

Cuadro N° 18: Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2019

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	0,3%	20,9%
Margen Operativo	-6,7%	12,2%
Margen EBITDA	10,3%	29,2%
Margen Neto	-23,3%	4,7%
ROE	-50,8%	6,7%
ROA	-7,2%	1,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Vial del Perú S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

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

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

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

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

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

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

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



X. CONCLUSIONES

97. De la evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 6: Tramo Puente Pucusana – Cerro azul – Ica durante el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En 2020, el número de vehículos que circularon por la Concesión fue de 12,1 millones, cifra que representó una caída de 16,5% con relación a 2019, lo que 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 obligatoria.
 - (ii) La estación de peaje de Chilca concentró la mayor cantidad de flujo vehicular, con un aporte de 50,2% al tráfico total, mientras que las estaciones de Jahuay e Ica, representaron el 27% y 22,7%, respectivamente. En cuanto al tipo de vehículos que circularon por la Red Vial N° 6, el 62,6% correspondió a vehículos livianos y el 37,4% a vehículos pesados.
 - (iii) En 2020, las tres unidades de peaje ubicadas a lo largo de la vía concesionada registraron una caída del flujo vehicular. En particular, los vehículos contabilizados por las unidades de peaje de Chilca, Ica y Jahuay disminuyeron 17%, 14,3% y 17,3% en relación al tráfico de 2019, respectivamente.
 - (iv) Asimismo, el tráfico expresado como ejes cobrables se redujo en 16,3% respecto a lo registrado el año anterior (31,87 millones de ejes cobrables), siendo que los ejes cobrables de vehículos con 6 ejes son los de mayor afluencia, al alcanzar los 11,2 millones, cifra que representó el 52,6% del total de tráfico pesado registrado en 2020.
 - (v) En 2020, el número de llamadas de emergencia recibidas por COVIPERÚ descendió a 5 395 llamadas, 21,8% inferior que en el 2019 (6 900). Del total de llamadas de emergencia de 2020, el 80,9% de ellas tuvo por objetivo solicitar la prestación de auxilio mecánico, siendo necesario precisar todas las llamadas se realizó a través de los teléfonos celulares de los usuarios; mientras que, apenas el 0,1% del total de eventos reportados generaron interrupciones en la vía.
 - (vi) Por otro lado, COVIPERU proporcionó un total de 775 asistencias médicas en 2020, cifra inferior en 16,6% respecto a lo reportado en 2019 (844). Con respecto a las asistencias mecánicas brindadas por el concesionario se aprecia que estas fueron 5381, inferior en 22% respecto de lo registrado en el 2019.
 - (vii) En el año 2020 la tarifa de peaje fue actualizada conforme el mecanismo previsto en el Contrato de Concesión, que tuvo como resultado que el peaje se fije en S/ 14,80 (incluido IGV), monto superior en 1,4% al vigente durante 2019.
 - (viii) En el 2020, el Regulador ha reconocido inversiones por USD 27,4 millones. Así, al cierre de dicho año, en términos acumulados, la inversión ejecutada y reconocida por el Ositrán ascendió a USD 223,3 millones, lo que representó un avance de 86,3% con relación compromisos de inversión asumidos por el Concesionario (USD 258,8 millones).
 - (ix) En el 2020, el Concesionario efectuó pagos al Estado por concepto de Aporte por Regulación ascendente a S/ 1,63 millones, cifra inferior en 36% al pago registrado en el año 2019 (S/ 2,55 millones). Asimismo, por concepto de Retribución al Estado el Concesionario pagó S/ 12 530 miles al Concedente, monto inferior en 65,4% al monto transferido en el 2019.
 - (x) El Ositrán verificó el cumplimiento de los estándares de calidad y niveles de servicio previstos para la Red Vial N° 6, encontrándose que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos en el Contrato de Concesión (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98,1%, también se obtuvo una medición del Indicador de rugosidad IRI de 1,38, cifra inferior al máximo nivel aceptable de 3,0.



- (xi) Según lo reportado por COVIPERU en el 2020 se reportaron 486 accidentes, cifra 18% inferior a los 593 accidentes registrados en el 2019. Esta reducción está asociada al menor tráfico ya que la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos disminuyó en el 2020, al pasar de 4,1 a 4,0. Dichos accidentes tuvieron como consecuencias 39 personas fallecidas (cifra 29,1% menor a la reportada en 2019); así como 407 personas que resultaron heridas (15% inferior a las 479 personas heridas el 2019).
- (xii) En lo que respecta a los indicadores de accidentes se aprecia que la cantidad de heridos por accidentes disminuyó de 0,89 en el 2019 a 0,81 en el 2020 y la cantidad de fallecidos por accidentes se redujo de 0,124 en el 2019 a 0,093 en el 2020. Ello evidencia que los accidentes ocurridos en el 2020 han sido menos severos o mortales que los registrados en el 2019.
- (xiii) Por otro lado, en el 2020 se presentaron un total de 54 reclamos ante COVIPERÚ, cifra 3,8% menor que los presentados en el 2019. De total de reclamos presentados, 77,8% (42 reclamos) fueron declarados infundados, 18,5% (10 reclamos) inadmisibles y el 3,7% (2 reclamos) restante fueron declarados improcedente y fundado.
- (xiv) En cuanto a la recaudación obtenida por concepto de cobro de peajes en las estaciones de peaje, en 2020 se recaudó en total S/ 181,1 millones, lo que significó una caída de 21,7% con respecto al año 2019, explicado tanto por la reducción del tráfico, como por la suspensión del cobro de la tarifa de peaje entre mayo y junio de 2020. Cabe indicar que, del monto recaudado, S/ 25,3 millones de ellos fueron obtenidos por la modalidad de pago de vales prepago y TELEPASS (telepeaje).
- (xv) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales del Concesionario se mantuvieron estables, al pasar de S/ 289,4 millones a S/ 290,9 millones (+0,5%), apreciándose que los ingresos por cobro de peajes se redujeron 22,5%; mientras que los ingresos por servicios de construcción se incrementaron 48,8%. Por su parte, los costos totales de la Concesión se incrementaron 26,8%, principalmente explicado por los mayores costos por construcción. Así, los resultados netos mostraron una importante pérdida de S/ 67,8 millones, lo que contrasta con el resultado positivo del año anterior (S/ 13,5 millones), explicado principalmente por las pérdidas en diferencia de cambio (S/ 50,8 millones).
- (xvi) Al cierre del año 2020 la empresa incrementó sus valores contables en relación a total de activo y pasivo-patrimonio frente al observado al cierre de 2019, al registrar S/ 822,1 millones en 2019 y S/ 939,6 millones al finalizar 2020
- (xvii) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores en el corto plazo es cubrir con activos corrientes alrededor de dos quintas partes del total de deuda corriente en caso de exigibilidad conforme al valor de los indicadores de liquidez del 2020. Entre tanto, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros presentaron un ligero deterioro respecto del 2019.
- (xviii) Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, el margen bruto y los márgenes operativos disminuyeron, y el margen neto cayó sustancialmente obteniendo una rentabilidad de -23,3% sobre los ingresos. Así, la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2020 mostró deficiencia frente a lo obtenido en el 2019.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Actividades Preparatorias (2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73 km.), progresiva 94+400 y Guadalupe. - Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las unidades de peaje Jaguar e Ica. ▪ <u>Primera Etapa (2 años siguientes a la entrega de predios):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. - Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). - Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. - Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. - Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50 m. lineales (calzada derecha). ▪ <u>Segunda Etapa:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. - Construcción de la primera calzada desde el km. 53+386 al 94+400. - Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237 m.), quebrada Tambo de Mora (min. 35 m.), quebrada Topará (min. 50 m.), para cada calzada. - Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés. 	Anexo II Adenda 2
12	Toma de Posesión de los Bienes	<p>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <u>Predios del Sub Tramo 3:</u> El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009. b) <u>Predios del Sub Tramo 4:</u> El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009. 	Cláusula 5.2 Adenda 2
13	Obligaciones del Concesionario	<p><u>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</u></p> <p>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009. b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009. 	Cláusula 6.1 Adenda 2
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas. - Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas. 	Cláusula 15.12. (p. 102) Cláusula 15.13. a) y b) (p. 103-105)
15	Penalidades	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0,03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	Cláusula 6.15. (p. 41)



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

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Concesionario	Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERÚ
Modalidad	AUTOSOSTENIBLE
Periodo:	2005 - 2020

a. Tráfico																	
UNIDAD		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de Vehículos																	
Ligero	Vehículo	1097034	2720149	2990014	3330292	3661841	4027700	4520093	5192413	5579802	5917082	6707764	7137384	7549040	8230534	8628242	7559584
Pesado	Vehículo	1460208	3072142	3008517	3353974	3423470	3655477	3914664	4226888	4483207	4658000	4916352	5132098	5321064	5568378	5829308	4514342
Número de Ejes cobrables																	
Ligero	Eje	1097034	2720149	2990014	3330292	3661841	4027700	4520093	5192413	5579802	5917082	6707764	7137384	7549040	8230534	8628242	7559584
Pesado	Eje	5003784	10534624	10674479	12365850	12636267	13836697	14968221	16299548	17440242	18304586	19273212	20067114	21007356	22074540	23238028	19110543
Número de Vehículos por unidad de peaje:																	
Chilca		1258730	2782432	3167104	3516240	3769616	4119002	4505122	5042726	5309444	5572262	6120630	6467264	6655290	7037396	7308396	6063566
Ligero	Vehículo	664846	1637724	1894654	2097778	2329262	2571892	2868662	3296362	3465776	3669954	4095050	4328682	4465822	4751684	4916454	4243540
Pesado	Vehículo	593884	1144708	1272450	1418462	1440354	1547110	1636460	1746364	1843668	1902308	2025580	2138582	2189468	2285712	2391942	1820026
Ica		580484	1336767	1234589	1386557	1411794	1573004	1767318	1961491	2136883	2243468	2424334	2524236	2720522	2984034	3202536	2746156
Ligero	Vehículo	195760	477703	476529	562592	592575	661130	756541	865969	973184	1026770	1174448	1246210	1367084	1545072	1678578	1540370
Pesado	Vehículo	384724	859064	758060	823965	819219	911874	1010777	1095522	1163699	1216698	1249886	1278026	1353438	1438962	1523958	1205786
Jahuay		718028	1673092	1596838	1781469	1903901	1991171	2162317	2415084	2616682	2759352	3079152	3277982	3494292	3777482	3946618	3264204
Ligero	Vehículo	236428	604722	618831	669922	740004	794678	894890	1030082	1140842	1220358	1438266	1562492	1716134	1933778	2033210	1775674
Pesado	Vehículo	481600	1068370	978007	1111547	1163897	1196493	1267427	1385002	1475840	1538994	1640886	1715490	1778158	1843704	1913408	1488530
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																	
Chilca		2643234	5443000	6277300	7191972	7481588	8205122	8899426	9816840	10435138	10933040	11839116	12497004	12945996	13705784	14378022	11942103
Ligero	Ejes	664846	1637724	1894654	2097778	2329262	2571892	2868662	3296362	3465776	3669954	4095050	4328682	4465822	4751684	4916454	4243540
Pesado	Ejes	1978388	3805276	4382646	5094194	5152326	5633230	6030764	6520478	6969362	7263086	7744066	8168322	8480174	8954100	9461568	7698563
Ica		1511358	3433529	3196024	3629357	3681103	4192070	4697943	5148639	5528086	5863110	6104308	6258052	6715090	7240168	7721364	6524334
Ligero	Ejes	195760	477703	476529	562592	592575	661130	756541	865969	973184	1026770	1174448	1246210	1367084	1545072	1678578	1540370
Pesado	Ejes	1315598	2955826	2719495	3066765	3088528	3530940	3941402	4282670	4554902	4836340	4929860	5011842	5348006	5695096	6042786	4983964
Jahuay		1946226	4378244	4191169	4874813	5135417	5467205	5890945	6526482	7056820	7425518	8037552	8449442	8895310	9359122	9766884	8203690
Ligero	Ejes	236428	604722	618831	669922	740004	794678	894890	1030082	1140842	1220358	1438266	1562492	1716134	1933778	2033210	1775674
Pesado	Ejes	1709798	3773522	3572338	4204891	4395413	4672527	4996055	5496400	5915978	6205160	6599286	6886950	7179176	7425344	7733674	6428016

b. Recaudación por cobro de peaje																	
	UNIDAD	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total		53350	59304	67496	73974	75609	84472	92714	101116	126612055	133219387	152371749	183977711	199460698	212135518	231160508	179090529
Livianos	Soles	3379530	13741767	15545739	18316606	20140126	22152350	24846998	28558272	30513610	31703089	37510110	45301038	49604428	54588030	58981559	48479497
Pesados	Soles	10109701	46279897	55423517	68012175	69499469	76101834	82199728	89647514	94840647	86805664	90158758	106485748	114292120	119990542	132032782	105520143
Prepago	Soles	0	-	-	-	-	-	-	-	1255986	14710421	24694565	32176081	35558167	37556946	40146167	25090889
Otros										1813	213	8316	14844	5982			



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@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
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante