

# 2014

## INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESION DE LOS TRAMOS: EMPALME 1B – BUENOS AIRES - CANCHAQUE



**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

# CONTENIDO

Resumen Ejecutivo.....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN .....	7
I.1 COMPROMISOS DE INVERSIÓN .....	8
I.2 PAGOS AL ESTADO .....	9
I.3 REGULACIÓN TARIFARIA .....	9
I.4 INGRESOS DE LA CONCESIÓN .....	10
I.5 ADENDAS.....	11
II. Servicios prestados .....	12
II.1 SERVICIOS OBLIGATORIOS.....	12
II.2 SERVICIOS OPCIONALES .....	13
III. HECHOS DE IMPORTANCIA .....	14
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS.....	15
V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	18
VI. TARIFAS REGULADAS.....	20
VII. INVERSIONES.....	21
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS.....	22
VIII.1 ESTADO DE RESULTADOS .....	22
VIII.2 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	22
VIII.3 INDICADORES FINANCIEROS .....	23
IX. PAGOS AL ESTADO.....	25
ANEXOS .....	26

## Cuadros

<b>Cuadro N° 1</b> Tramos de la Concesión .....	7
<b>Cuadro N° 2</b> Principales obras en la Concesión Buenos Aires – Canchaque .....	8
<b>Cuadro N° 3</b> Adendas suscritas .....	11
<b>Cuadro N° 4</b> Estructura del tráfico vehicular, 2013-2014 .....	16
<b>Cuadro N° 5</b> Concesión Canchaque Reclamos, 2010 - 2014.....	19
<b>Cuadro N° 6</b> Evolución de tarifas vigentes, 2012-2014 .....	20
<b>Cuadro N° 7</b> Inversión reconocida anual, 2008-2014 .....	21
<b>Cuadro N° 8</b> Estado de resultados integrales, 2013-2014 .....	22
<b>Cuadro N° 9</b> Estado de situación financiera, 2013-2014 .....	23
<b>Cuadro N° 10</b> Ratios financieros, 2011-2014 .....	24

## Gráficos

<b>Gráfico N° 1</b> Evolución anual del PAMO, 2011-2014 .....	11
<b>Gráfico N° 2</b> Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo.....	15
<b>Gráfico N° 3</b> Evolución del tráfico en ejes por tipo de vehículo .....	16
<b>Gráfico N° 4</b> Accidentes y daños personales, 2010-2014 .....	18
<b>Gráfico N° 5</b> Indicadores de accidentes, 2010 - 2014 .....	19
<b>Gráfico N° 6</b> Aportes por regulación, 2010-2014 .....	25

## Ilustraciones

<b>Ilustración N° 1</b> Ámbito de la Concesión Canchaque .....	8
<b>Ilustración N° 2</b> Ubicación de la unidad de peaje y casetas SOS de la Concesión .....	12

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## TRAMOS VIALES: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE



### Resumen Ejecutivo

El 09 de febrero de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Concesión Canchaque S.A., (en adelante, el Concesionario o Canchaque) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 15 años bajo la modalidad BOT (Build Operate and Transfer).

La Concesión se compone de 2 tramos, el primer tramo que está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km. El segundo tramo comunica Morropón con Huancabamba y posee la mayor extensión equivalente a 56,07 km.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	CONCESIÓN CANCHAQUE S.A.
Accionistas de la Concesión	Graña y Montero S.A.A. (99.96%) y Concar S.A. (0.04%).
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (Build, Operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (pago por servicio)*
Inversión comprometida	USD 36,75 <sup>1</sup> millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2014	US\$ 36,75 millones (inc. IGV)
Suscripción del Contrato	09 de febrero de 2007
Inicio de la Concesión	01 de marzo de 2010
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	3

<sup>1</sup> Cifra extraída del Contrato de Concesión.

(\*) Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

Esta concesión pertenece al Programa Vial "Costa – Sierra", diseñado por el MTC en coordinación con PROINVERSIÓN. El Programa tiene como objetivo principal mejorar la transitabilidad de las carreteras que unen la costa y la ceja de sierra del país con la finalidad de mejorar las condiciones de acceso de los agricultores de la sierra a los centros de comercio de la costa.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real, servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

Durante el año 2014, el tráfico vehicular se mantuvo en niveles similares con relación al año 2013 (se incrementó tan solo en 0,3%), alcanzando un total de 93,5 miles de vehículos. De este total, el 59,9% correspondió a vehículos ligeros y el 40,1% restante a vehículos pesados, todos contabilizados desde la única estación de peaje con la que cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

Asimismo, el número de ejes cobrables alcanzó los 137,3 miles de ejes, lo que significó una reducción de 7,6% respecto al año anterior. Tal reducción se explica principalmente por el menor tráfico de ejes de vehículos pesados (-17,8%). En contraste, el tráfico de vehículos ligeros (cuya equivalencia es de 1 eje cobrable) incrementó en 13,0% con relación al año 2013, sumando un total de 56,0 miles de vehículos.

El número de accidentes vehiculares registrados durante 2014 se redujo 10,0% con relación al año anterior, contabilizándose un total de 9 accidentes que dejaron como saldo 5 personas heridas y ninguna persona fallecida. En tanto, el índice de accidentes por cada 1 000 vehículos fue de 0,096, índice inferior en 10,3% al registrado el 2013 (0,107). Por otro lado, al igual que en el año 2013, no se presentaron reclamos por parte de los usuarios ni tampoco conflictos de tipo socio-ambiental.

Respecto a las tarifas de peaje, luego de aplicar el reajuste por inflación se tuvo como resultado una tarifa idéntica a la de 2013, de este modo, la tarifa que entró en vigencia a partir de marzo de 2014, no registró ninguna variación respecto de la que estuvo vigente desde marzo de 2013. La recaudación por concepto de peajes ascendió a S/. 302,0 miles, monto 6,9% inferior al de 2013, debido al menor tráfico vehicular, cuantificado en ejes cobrables.

Por otro lado, en la medida que en el año 2011 el Concesionario cumplió con ejecutar el 100% de la inversión comprometida (USD 36,75 millones, incluido IGV), durante 2014 no se reconocieron inversiones nuevas.

Los indicadores financieros del Concesionario correspondientes a 2014 muestran ratios de rentabilidad positivos, tanto en el Margen Neto, como en el ROE y ROA, los cuales ascienden a 25,7%, 42,4% y 31,5%, respectivamente. Asimismo, la empresa ha fortalecido su situación de liquidez, lo que queda evidenciado en el crecimiento de su indicador de prueba ácida que se duplicó entre 2013 y 2014, al pasar de 2,6 a 5,2. En ese mismo sentido, los indicadores de solvencia muestran que la empresa ha reducido su ratio de pasivo/patrimonio, lo cual indica una menor exposición o dependencia de la empresa frente a sus acreedores.

Finalmente, los aportes por regulación efectuados por el Concesionario alcanzaron en 2014 un total de S/. 263,5 mil, monto inferior al aportado por el mismo concepto el año anterior (S/. 321,1 mil). Ello debido a que en 2014, el Concesionario recibió menores pagos por parte del Concedente, en particular, en el rubro relacionado a servicios de mantenimiento de emergencia.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014



## I. Principales características de los Contratos de Concesión

1. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 09 de febrero de 2007, con Concesión Canchaque S.A., (en adelante, el Concesionario), el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de 15 años. El Concesionario tiene como accionistas a Graña y Montero S.A.A. (99,96%) y Concar S.A. (0,04%).
2. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y Niveles de Servicio, previstos en sus respectivos Contratos.
3. La Concesión está compuesta por 2 tramos, el primer tramo que va desde el Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km. El segundo tramo, comunica Morropón con Huancabamba y posee la mayor extensión equivalente a 56,07 km.

**Cuadro N° 1**  
**Tramos de la Concesión**

Tramo	Ruta	Localidad		Longitud (km)	Provincia
		Desde	Hasta		
1	2A	Emp. Panamericana norte antigua	Buenos Aires	22,06	Morropón
2	2A	Buenos Aires	Piedra azul	42	Morropón - Huancabamba
2	2A	Piedra azul	Canchaque	14,07	Morropón - Huancabamba

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4. Tal como se muestra en la [Error! Reference source not found.](#), la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región de Piura. Con ello se busca conectar los centros de producción de la sierra con los centros de comercialización de la costa.

**Ilustración 1: Ámbito de la Concesión Canchaque**



Fuente: Plan de negocios de 2013 de CANCHAQUE.  
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos

### I.1 Compromisos de inversión

5. Según se establece en el Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de los tramos viales Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, señalada en el estudio de factibilidad, asciende a USD 31 131 833,30 (inc. IGV).
6. La Concesión contemplaba Obras de Rehabilitación y Mejoramiento Iniciales establecidos en el Contrato de Concesión que se presentan en el Cuadro N° 2.

Cuadro N° 2 Principales obras en la Concesión Buenos Aires – Canchaque				
Ruta	Tramo	Sector	Longitud (km)	Obras Principales
02	Buenos Aires – Canchaque	Km 22,06 de Buenos Aires – Canchache	56,067	Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) Intervenciones en zonas críticas aluvionales del fenómeno "El Niño" (Badenes, Muros y Pontones). Protección Ribereña y Mantenimiento Periódico de Puentes
02	Dv. Olmos – Buenos Aires	Empalme R01B – Buenos Aires	22,06	Obras de Puesta Punto de la vía y puentes

Fuente: Anexo I del Contrato de Concesión  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## I.2 Pagos al Estado

7. De acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Regulador hasta un monto equivalente al 5,5% y 0,5% de la inversión proyectada referencial por concepto de la supervisión de las obras y del seguimiento y control de la supervisión, respectivamente.
8. Asimismo, conforme a la cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el 1% del Pago por Mantenimiento y Operación (en adelante, PAMO). En caso el referido aporte sea inferior al Ingreso Asegurado por Supervisión (pactado en el Anexo A del Contrato de Concesión por un monto de US\$ 50,0 mil anual), la diferencia será aportada por el Concesionario.

## I.3 Regulación tarifaria

9. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa a partir de la fecha de inicio de la explotación de la Concesión. Al respecto, la tarifa está compuesta por el peaje más IGV y los tributos que fuesen aplicables. El peaje estará determinado por el Regulador en la fecha de inicio de la explotación.
10. Por su parte, la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión establece que los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir, del año calendario siguiente al de la fecha de inicio de la explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{ajustado} = Peaje \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- Peaje<sub>ajustado</sub> : Monto a cobrar en nuevos soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
- Peaje : Monto en nuevos soles del peaje determinado por el Regulador
- i : Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje<sub>ajustado</sub>
- o : Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje
- IPC : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

11. En caso de que dentro del transcurso de un año calendario se produzca una variación mayor al 10% del IPC, desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.
12. El 22 de julio de 2009, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 025-2009-CD-OSITRAN, se aprobó la tarifa aplicable al uso del tramo vial Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque. La tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje básico más el IGV, y adicionalmente deberá ser reajustadas de acuerdo a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión.

#### I.4 Ingresos de la Concesión

13. La Concesión de Canchaque es cofinanciada, por lo que sus ingresos van a estar dados por el cobro del Pago por Servicio (en adelante, PAS) trimestral. Esto es, el Estado le asegura al Concesionario un ingreso por un periodo de 15 años. El PAS es susceptible de ajuste por los supuestos contemplados en el contrato referidos a variaciones en cualquiera de sus componentes, a saber, PAO y PAMO.
14. El monto del PAS se calcula de la suma del PAO y PAMO y se financia a través del cobro de los peajes y el cofinanciamiento. En primer lugar, se utilizará el ingreso obtenido por el peaje, en caso tal ingreso no sea suficiente para el pago del PAS, se cubrirá la diferencia a través del Cofinanciamiento.
15. Finalmente, el monto del PAMO será revisado al cuarto, octavo y décimo segundo año contado a partir de la fecha de inicio de explotación. Independientemente de lo anterior, el monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

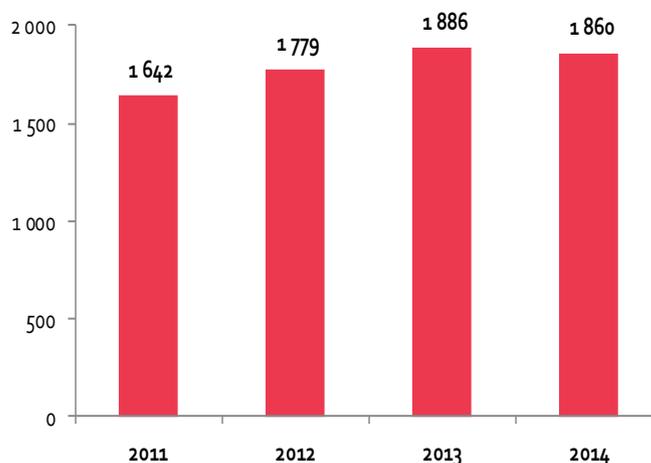
$$PAMO_{Ajustado} = PAMO_0 \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- $PAMO_{Ajustado}$  : Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula.
- $0$  : Es la fecha de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso la fecha de la última revisión del PAMO.
- $i$  : Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar al a cuota  $i$  del PAMO.
- $IPC$  : Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- $TC$  : Tipo de Cambio.

16. La Concesión Canchaque percibe ingresos por PAMO, cuyo monto para el año 2014 fue equivalente a USD 1,86 millones, el mismo que fue pagado trimestralmente. En el Gráfico N° 1 se presenta la evolución de los ingresos por PAMO de la concesión desde el año de inicio de explotación.

**Gráfico N° 1**  
**Evolución anual del PAMO, 2011-2014**  
 (En miles de USD)



Fuente: Estados Financieros - Concesión Canchaque

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## I.5 Adendas

17. A la fecha, el Concedente ha suscrito tres adendas con el Concesionario, todas ellas relacionadas con temas económicos-financieros. En el Cuadro N° 3 se resumen los principales aspectos de cada una de ellas.

**Cuadro N° 3**  
**Adendas suscritas**

N° de adenda	Fecha	Tema
1	16/01/2008	Establece mecanismos de financiamiento que permitan la ejecución de Obras. Se modificaron las definiciones y procedimientos establecidas en el Anexo B (Contrato Financiero) y Sección IV (Régimen Financiero) del Contrato de Concesión.
2	17/08/2009	Modifica el Numeral 4.19 del Anexo B del Contrato de Concesión, que regula el ajuste del PAO por variación de precios.
3	25/01/2011	Eliminar la definición de Fideicomiso de Eventos Catastróficos de la cláusula 1.5

Fuente: MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## II. Servicios prestados

18. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere a los Concesionarios la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de las infraestructuras, para lo cual confiere el aprovechamiento económico de los bienes de sus respectivas concesiones. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos.

### II.1 Servicios Obligatorios

19. Como parte de las obligaciones del Concesionario se incluyó la administración de la unidad de peaje ubicado en Loma Larga.

**Ilustración 2: Ubicación de la unidad de peaje y casetas SOS de la Concesión**



Fuente: CANCHAQUE

20. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
21. Otro servicio obligatorio para el Concesionario, y por el que se le permite cobrar, es el de servicios higiénicos en las unidades de peaje.

## **II.2 Servicios Opcionales**

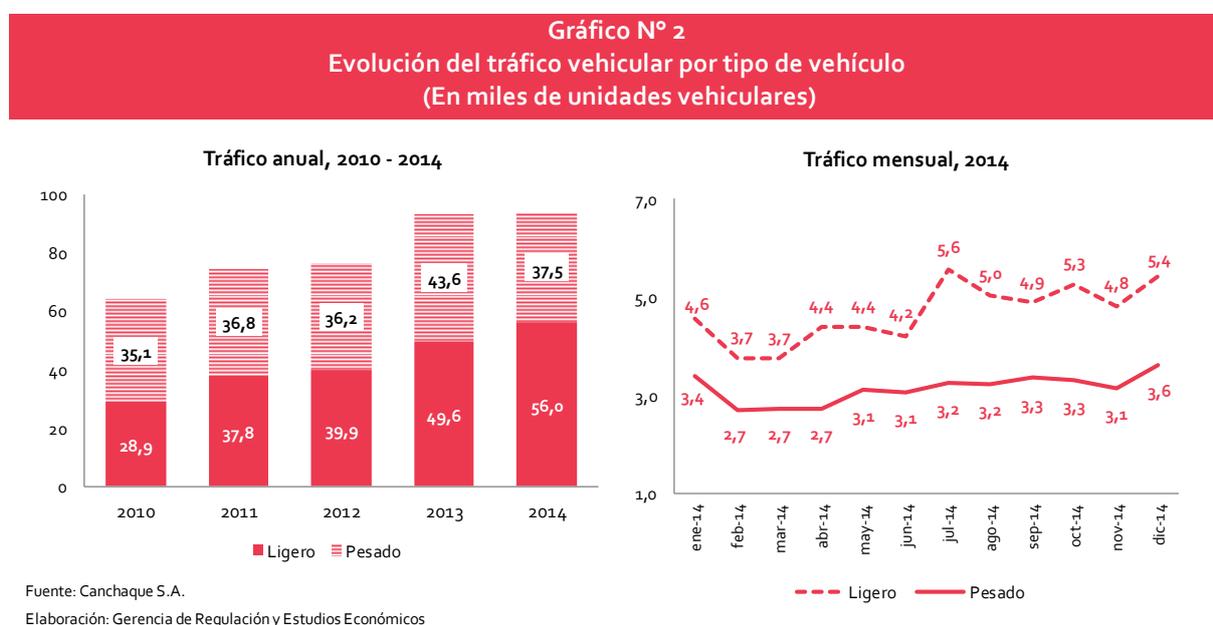
22. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como Áreas de Servicios Opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador. El Concesionario podrá proponerla implementación de estos servicios, previo reconocimiento del costo a favor del Concesionario, y opinión del Regulador.

### **III. Hechos de importancia**

23. En marzo de 2014 se llevó a cabo el reajuste tarifario para el periodo marzo 2014-febrero 2015, conforme a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. Las tarifas no sufrieron modificación alguna respecto a las cobradas durante el año 2013.
24. Por otra parte, las Obras de Construcción iniciaron el 28 de abril de 2008 y fueron culminadas en su totalidad el 30 de setiembre de 2009, por lo que en el año 2014 no se ejecutaron obras. Tampoco se han presentado solicitudes de modificación del Contrato de Concesión.

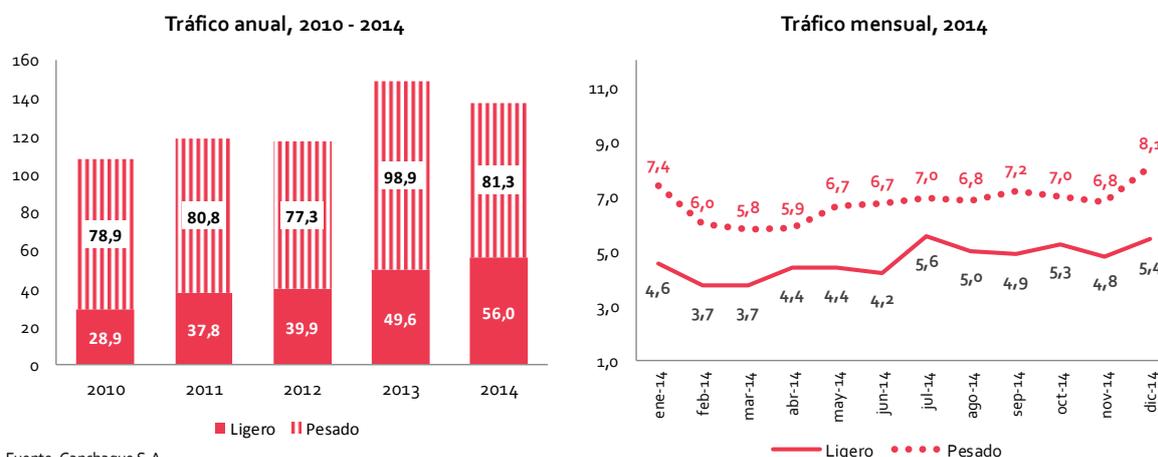
## IV. Tráfico de vehículos

25. En la Concesión Canchaque, durante el año 2014 se contabilizaron 93,5 miles de vehículos que transitaron dentro del tramo concesionado, lo que significó un incremento de 0,3% con relación al año 2013. El número de vehículos ligeros fue de 56,0 mil y el de vehículos pesados fue de 37,5 mil, representando variaciones de +13,0% y -14,0%, respectivamente, con relación al año anterior.
26. Respecto al tráfico mensual de unidades vehiculares, durante los meses de julio y diciembre de 2014 se presentaron los mayores flujos de tránsito de vehículos ligeros, llegando a bordear los 5,6 y 5,4 miles de unidades, respectivamente. Asimismo, los vehículos pesados presentaron un mayor flujo durante los meses de enero (3,4 miles de unidades) y diciembre (3,6 miles de unidades). En el Gráfico N° 2 se presenta la evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo medido en unidades.



27. Por otro lado, respecto al tráfico vehicular medido en ejes cobrables, durante el año 2014 transitaron por las vías concesionadas un total de 137,3 miles de ejes, lo que significó una reducción de 7,6% con relación al año anterior. Cabe destacar el incremento obtenido en el número de ejes relacionados a vehículos ligeros (+13,0%), el cual representa el 40,8% del total de ejes contabilizados durante el año 2014, en tanto que el número de ejes relacionados a vehículos pesados se contrajo en 17,8% con relación al año 2013.
28. Con relación al tráfico mensual de vehículos pesados, medido en ejes cobrables, durante el año 2014 se presentaron picos de demanda en los meses de enero y diciembre, llegando a registrar un total de 7,4 y 8,1 miles de ejes, respectivamente. Por su parte, con relación al tráfico de vehículos ligeros, el mayor tráfico de ejes se presentan en los meses de julio y diciembre con un total de 5,6 y 5,4 miles de ejes cobrables. Cabe señalar que el menor flujo de vehículos ligeros se registró en el mes de marzo con 3,7 mil ejes; en tanto que, para el caso de vehículos pesados, durante el mes de marzo se registró el menor flujo correspondiente a 5,8 mil ejes cobrables. En el Gráfico N° 3 se presenta la evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo medido en ejes cobrables.

**Gráfico N° 3**  
**Evolución del tráfico en ejes por tipo de vehículo**  
 (En miles de ejes cobrables)



Fuente: Canchaque S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

29. Adicionalmente, si se considera la composición del tráfico vehicular en función al número de ejes cobrables, se observa que los vehículos pesados de 2 ejes representaron el 48,7% del total de ejes registrados durante el año 2014, seguido por los vehículos ligeros (1 eje) con el 40,8% del total. Cabe señalar que el año anterior, esos mismos tipos de vehículos también fueron los que presentaron mayor tráfico, con 46,0% y 33,4% del total de ejes cobrables de dicho año, respectivamente. En el Cuadro N° 4 se presenta la estructura del tráfico vehicular para los años 2013 y 2014.

**Cuadro N° 4**  
**Estructura del tráfico vehicular, 2013-2014**  
 (En miles)

Estación de Peaje	Tipo de vehículo	Ejes cobrables			Part. % por ejes	
		2013	2014	Var. %	2013	2014
Loma Larga	Ligeros	49,6	56,0	13,0	33,4	40,8
	2 ejes	68,3	66,9	-2,0	46,0	48,7
	3 ejes	25,9	9,7	-62,4	17,4	7,1
	4 ejes	0,9	0,7	-24,5	0,6	0,5
	5 ejes	1,0	0,4	-63,0	0,7	0,3
	6 ejes	2,0	2,6	31,3	1,4	1,9
	7 ejes a más	0,8	0,9	10,7	0,6	0,7

Fuente: Canchaque S.A.

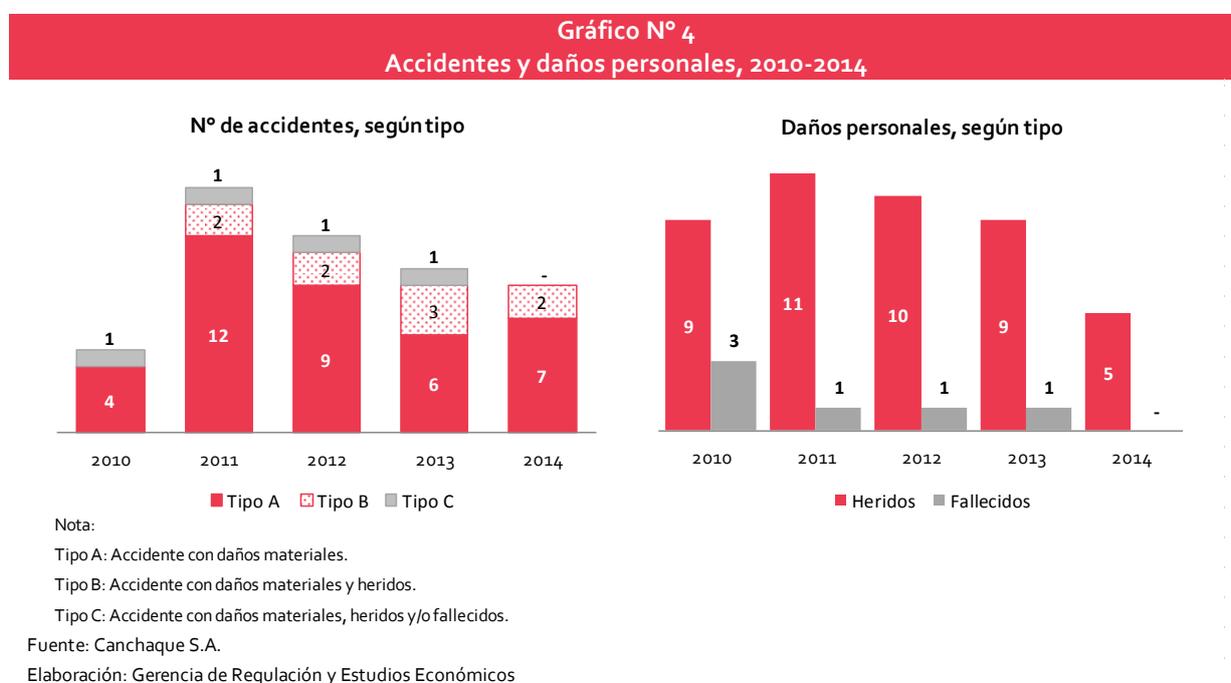
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

30. Por otro lado, el tipo de vehículo que presentó el mayor crecimiento en términos porcentuales con relación al año 2013 fue el de los vehículos pesados de 6 ejes con una tasas de crecimiento de 31,3%, al pasar de 2,0 a 2,6 miles de ejes cobrables. Sin embargo, el mayor incremento en términos absolutos se registró en los vehículos ligeros que pasaron de 49,6 miles a 56 mil ejes entre 2013 y 2014, lo que equivale a un crecimiento de 13,0%.



## V. Desempeño operativo

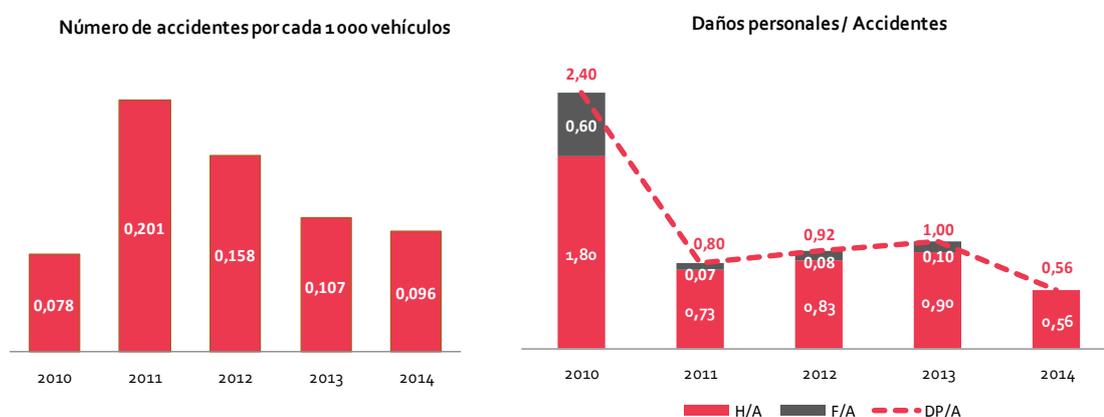
31. Durante el año 2014 en la Concesión Canchaque se han registrado 9 accidentes vehiculares, lo que significa una reducción de 10,0% con relación al año anterior. Cabe precisar que de dicho número de accidentes, 7 de ellos corresponden a accidentes Tipo A, es decir que, presentaron solo daños materiales, en tanto que 2 fueron accidentes de Tipo B, presentaron daños materiales y heridos. Es importantes resaltar que en 2014, no se registraron accidentes del Tipo C, correspondientes a aquellos en los que se producen daños personales y/o muertos.
32. Asimismo, a consecuencia de dichos accidentes se tuvo como resultado 5 personas heridas en 2014, lo cual significó una reducción de 44,4% con relación al año 2013. Cabe señalar que durante el año 2014 no se registraron personas fallecidas a consecuencia de los accidentes vehiculares. El **Error! Reference source not found.** presenta la evolución de los accidentes, así como el detalle de los daños personales ocasionados desde inicios de la concesión.



33. Por otro lado, para el año 2014 la relación entre el número de accidentes y el número de unidades vehiculares fue de 0,096 por cada 1 000 vehículos, lo cual significó una reducción del 10,3% con relación al año 2013 (en donde la relación fue de 0,107.) Dicho ratio indica que, durante el año 2014, ocurrió un accidente por cada 10 394 vehículos usuarios de la Concesión, mientras que en año 2013 se produjo un accidente por cada 9 324 vehículos, ello implica una reducción en el riesgo de sufrir un accidente vehicular al transitar por las vías concesionadas.
34. Por su parte, el ratio *número de daños personales (heridos+fallecidos) por accidente*, entre los años 2013 y 2014, se redujo de 1,00 a 0,56, lo que significa que los accidentes ocurridos en el año 2014 fueron de menor gravedad que los ocurridos el año anterior. Así, en promedio, se registró la ocurrencia de 1 evento de daño personal por cada dos accidentes, descomponiendo dicho indicador en los ratios de *heridos por accidente* y *fallecidos por accidente*, se aprecia que el primero se ha visto reducido en 38% con relación al año anterior, en tanto que, el segundo se

vio reducido en su totalidad. El **Error! Reference source not found.** presenta información respecto a la evolución de los indicadores de accidentes desde el inicio de explotación.

**Gráfico N° 5**  
**Indicadores de accidentes, 2010 – 2014**



Fuente: Canchaque S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Nota: DP = Daños personales; A = N° de accidentes; F = N° de fallecidos; H = N° de heridos.

35. En cuanto a los reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura, al igual que en el año 2013, durante el año 2014 no se presentó ningún tipo de reclamo. En general, la Concesión se caracteriza por tener una bajo número de reclamos. Así, en el 2010 se presentó solo uno y en el 2012, 3 reclamos cuyo motivo principal fue la mala atención recibida; sin embargo dicho número resulta poco significativo en comparación a las más de 76 mil unidades de vehículos que transitaron por la vía concesionada ese mismo año.

**Cuadro N° 5**  
**Reclamos, 2010 - 2014**

Año	N° de reclamos	Motivo
2010	1	Falta de señalización y/o mantenimiento.
2011	-	-
2012	3	Mala atención; Otros.
2013	-	-
2014	-	-

Fuente: Canchaque S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

36. Por otro lado, respecto al número de conflictos socio-ambientales, durante el año 2014 no se registraron conflictos, a comparación del año 2013 en el cual se registró un solo conflicto.

## VI. Tarifas reguladas

37. En el año 2014, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión Canchaque fueron reajustadas por inflación, en conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión.
38. Cabe indicar que, el ajuste correspondiente al 2014 fue de una magnitud tan pequeña que luego de aplicada la fórmula de reajuste establecida en el Contrato, el tarifario de la Concesión no presentó modificación alguna respecto al que entró en vigencia en marzo de 2013<sup>2</sup>, tal como se muestra en el Cuadro N° 6.

Cuadro N° 6 Evolución de tarifas vigentes, 2012-2014 (En Nuevos Soles)				
Concepto	Unidad de cobro	Tarifa (inc. IGV) vigente desde:		
		01/03/2012	03/03/2013	03/03/2014
Vehículo ligero	Por Vehículo	2,10	2,20	2,20
Vehículo pesado 2 ejes	Por Vehículo	4,20	4,40	4,40
Vehículo pesado 3 ejes	Por Vehículo	6,30	6,60	6,60
Vehículo pesado 4 ejes	Por Vehículo	8,40	8,80	8,80
Vehículo pesado 5 ejes	Por Vehículo	10,50	11,00	11,00
Vehículo pesado 6 ejes	Por Vehículo	12,60	13,20	13,20
Vehículo pesado 7 ejes	Por Vehículo	14,70	15,40	15,40
Vehículo pesado 8 ejes	Por Vehículo	16,80	17,60	17,60
Vehículo pesado 9 ejes	Por Vehículo	18,90	19,80	19,80
Vehículo pesado 10 ejes	Por Vehículo	21,00	22,00	22,00

Fuente: Canchaque S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

39. Lo anterior, sumado al hecho de que durante 2014 se registró un menor tráfico vehicular medido en ejes cobrables, incidió en una reducción de 6,9% en la recaudación correspondiente al 2014, alcanzándose la suma de S/. 302,0 miles.
40. Cabe indicar que los montos de recaudación por tipo de vehículo fueron proporcionales a su participación dentro del tráfico total medido en ejes (40,8% en el caso de vehículo ligeros y 59,2% en el caso de vehículos pesados).

<sup>2</sup> El ajuste del peaje fue verificado por el Regulador mediante Informe N° 859-2014-GSF-OSITRAN, el cual fue notificado al Concesionario mediante Oficio N°1653-2014-GSF-OSITRAN.

## VII. Inversiones

41. De acuerdo al Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la Concesión fue de USD 31 131 833,30, la cual consistía en el mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) e intervenciones en las zonas críticas por fenómeno del Niño, para el tramo Buenos Aires – Canchaque. Asimismo, obras de puesta a punto de la vía y puentes, para el tramo Empalme 1B – Buenos Aires. Posteriormente, en 2010, se modificó la inversión referencial a USD 36 746 461 mediante el Programa de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6).
42. Conforme se aprecia en el siguiente cuadro, en el año 2011 el Concesionario alcanzó el 100% de su compromiso de inversión, por lo que en 2014 no se han reconocido inversiones por parte del Regulador

Cuadro N° 7 Inversión reconocida anual, 2008-2014 (En miles de USD, inc. IGV)			
Año	Monto	Avance Anual	Avance Acumulado
2008	5 055 966	13,8%	13,8%
2009	21 336 319	58,1%	71,8%
2010	2 442 659	6,6%	78,5%
2011	7 911 516	21,5%	100,0%
2012	0	0,0%	100,0%
2013	0	0,0%	100,0%
2014	0	0,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>36 746 461</b>		

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VIII. Resultados financieros

### VIII.1 ESTADO DE RESULTADOS

43. En el año 2014, los ingresos operativos de la empresa Canchaque S.A alcanzaron los S/. 9,06 millones, representando una reducción de 18,5% con relación al año anterior. Las principales fuentes de ingresos corresponden a los rubros de operación y mantenimiento rutinario (45,1%), derechos remanentes (39,8%) y otros ingresos por operación (15,1%) que provinieron principalmente de los servicios de mantenimiento de emergencia efectuados en el tramo en concesión por disposición del MTC, cabe indicar que este último rubro es el que explica la reducción en los ingresos del Concesionario en 2014.
44. Asimismo, el costo de servicios de 2014 ascendió a S/. 4,20 millones, monto 5,8% inferior al monto registrado el año 2013. De este modo, en 2014 el Concesionario obtuvo una utilidad bruta de S/. 4,85 millones, cifra 27% inferior a la registrada en el año 2013 (S/.6,65.millones).
45. Entre 2013 y 2014 se incrementaron los gastos administrativos y también se registró una disminución en los ingresos financieros percibidos por el Concesionario, lo cual contribuyó una reducción mayor a nivel de utilidad neta en 2014, que si bien alcanzó los S/. 2,33 millones, se redujo 52% en relación con el año anterior.

Cuadro N° 8		
Estado de resultados integrales, 2013-2014		
(En miles de Nuevos Soles)		
Concepto	2014	2013
Ingresos operativos	9 056	11 115
Costo de servicios	(4 203)	(4 461)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>4 853</b>	<b>6 654</b>
Gastos de administración	(1 413)	(1 092)
Otros gastos	0	(4)
<b>Utilidad operativa</b>	<b>3 440</b>	<b>5 558</b>
Ingresos financieros	162	1 483
Gastos financieros	(150)	(56)
Diversos, neto	-	-
Diferencia en cambio, neta	-	-
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>3 452</b>	<b>6 985</b>
Impuesto a la renta	(1 122)	(2 098)
<b>Utilidad neta del año</b>	<b>2 330</b>	<b>4 887</b>

Fuente: Estados financieros auditados CANCHAQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### VIII.2 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

46. Durante el año 2014, la empresa concesionaria Canchaque S.A. experimentó una notable reducción del valor de sus activos del orden de 51,0% con relación al año 2013. Ello se debe principalmente, a la reducción de su cuenta *Efectivo y equivalente de efectivo*, la cual se constituyó como la cuenta más importante de los activos de la empresa, representando el 61% de los mismos.

47. Asimismo, los pasivos totales de la empresa se contrajeron en 69,3% con relación al año anterior debido a la disminución de S/. 2,6 millones de las obligaciones que la empresa mantenía con su empresa vinculada. Ello se refleja bajo el registro contable *cuentas por pagar a partes relacionadas*, el cual se contrajo 67,8%, con relación al año 2013. Cabe indicar que las obligaciones que el Concesionario mantiene con su empresa vinculada corresponde a los pagos que debe efectuar a Concar S.A. por los servicios de operación de la concesión.
48. Por otro lado, el patrimonio neto se redujo en 38,4% como consecuencia del reparto de dividendos por S/. 5,8 millones dispuesto en 2014, lo que ocasionó que la cuenta *Resultados acumulados* se reduzca en 63,6%

Cuadro N° 9					
Estado de situación financiera, 2013-2014					
(En miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2014	2013		2014	2013
<b>Activo Corriente</b>			<b>Pasivo Corriente</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	4 540	9 874	Cuentas por pagar comerciales	53	47
Cuentas por cobrar comerciales	2 030	4 730	Cuentas por pagar a empresas vinculadas	1 268	3 942
Otras cuentas por cobrar	618	276	Otras cuentas por pagar	83	1 725
Gastos contratados por anticipado	9	1	<b>Pasivo no Corriente</b>		
<b>Total del Activo corriente</b>	<b>7 197</b>	<b>14 881</b>	Otras cuentas por pagar	495	462
<b>Activo no Corriente</b>			<b>Pasivo total</b>	<b>1 899</b>	<b>6 176</b>
Mobiliario y equipo	179	193	<b>Patrimonio</b>		
Impuesto a la renta diferido	22	26	Capital	2 530	2 530
<b>Total del Activo no corriente</b>	<b>201</b>	<b>219</b>	Reserva legal	639	0
			Resultados acumulados	2 330	6 394
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>7 398</b>	<b>15 100</b>	<b>Total de Patrimonio</b>	<b>5 499</b>	<b>8 924</b>
			<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>7 398</b>	<b>15 100</b>

Fuente: Estados financieros auditados de CANCHAQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### VIII.3 INDICADORES FINANCIEROS

49. En general, durante 2014 la empresa Canchaque S.A. ha obtenido altos ratios de rentabilidad, lo que refleja la capacidad de la empresa para generar utilidades. Cabe indicar que todos los ratios de rentabilidad de la empresa han alcanzado altos niveles en el periodo 2011-2014, a excepción de 2012, año en que la empresa registró los niveles más bajos de rentabilidad.
50. Respecto a los ratios de liquidez, el Concesionario exhibe altos ratios de liquidez en el 2014, lo cual refleja la capacidad con la que cuenta la empresa para respaldar sus obligaciones corrientes. Así, el ratio de liquidez clásica indica que por cada sol que la empresa adeuda en el corto plazo, la misma podría disponer rápidamente (en el corto plazo) de S/. 5,13 con los cuales afrontar tales obligaciones; en tanto que, el ratio de liquidez absoluta indica que por cada sol que debe la empresa en el corto plazo, ésta cuenta con S/.3,23 en efectivo o equivalente de efectivo que le permitirían cumplir con sus obligaciones.
51. En cuanto a los ratios de endeudamiento, en general, en todo el periodo 2011-2014, la empresa ha obtenido bajos ratios de endeudamiento, lo que indica que para financiar sus operaciones, la empresa recurre en una menor proporción a endeudamiento con terceros y en mayor proporción a aportes propios de los socios. Así, el ratio de deuda de 2014 indica que por cada sol invertido en los activos de la empresa, se ha obtenido un financiamiento con terceros de

S/.0,26. Asimismo, el ratio de Pasivo/patrimonio también conocido como deuda/capital de 2014, indica que por cada sol aportado por los socios, la empresa ha obtenido endeudamiento con terceros por S/. 0,35.

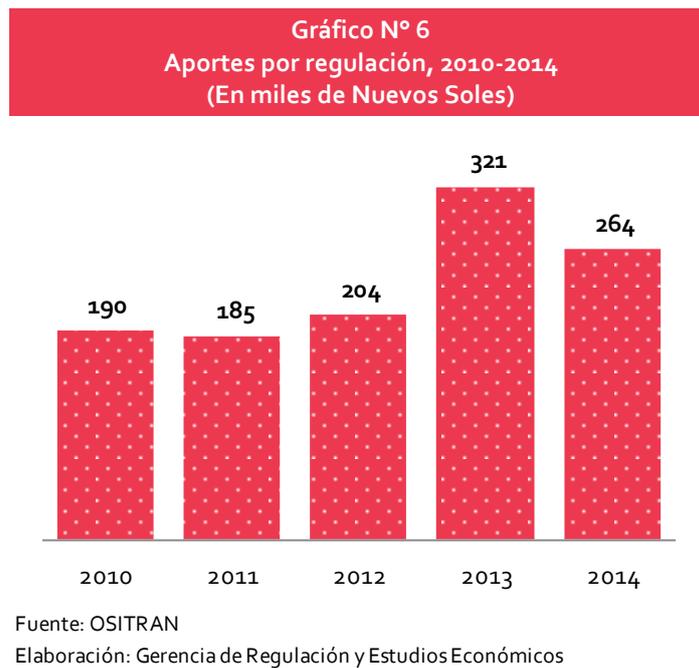
Cuadro N° 10				
Ratios financieros, 2011-2014				
Ratio	2011	2012	2013	2014
<b>Ratios de Rentabilidad</b>				
Margen operativo	34%	8%	50%	38%
Margen neto	23%	0%	44%	26%
ROE	13%	0%	55%	42%
ROA	10%	0%	32%	31%
<b>Ratios de Liquidez</b>				
Liquidez clásica	5,31	3,95	2,60	5,13
Prueba ácida	5,31	3,95	2,60	5,12
Liquidez absoluta	0,67	0,90	1,73	3,23
<b>Ratios de Endeudamiento</b>				
Ratio de deuda	0,18	0,25	0,41	0,26
Pasivo/Patrimonio	0,23	0,33	0,69	0,35

Fuente: Estados financieros auditados de CANCHAQUE

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IX. Pagos al Estado

52. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN un Aporte por Regulación equivalente al 1% de la facturación por los ingresos percibidos por el Concesionario.
53. En 2014 el pago por concepto de Aporte por Regulación efectuado a favor de OSITRAN, presentó una reducción de 17,9%, esto debido a la disminución en sus ingresos operativos. Así, el Aporte por Regulación fue de S/. 263 563.



## **ANEXOS**

**Anexo 1.**

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.**  
**CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 78,127 km, los cuales se encuentran sub divididos en: – Empalme 1B – Buenos Aires (22,06 km) – Buenos Aires – Canchaque (56,07 km)	Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	09 de febrero de 2007.	Cláusula 21.2
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1 (p. 26) Cláusula 4.3 (p.27)
4	Adendas	<b>Adenda 1:</b> 16 de enero de 2008. <b>Adenda 2:</b> 04 de agosto de 2009. <b>Adenda 3:</b> 03 de enero de 2011.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 20)
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.3 (p. 46) Anexo B Sección IV (p. 07)
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende al 2,5% de la Inversión Proyectada Referencial: US \$ 778 295,83	Anexo A (p. 01)
8	Garantías a favor del Concedente	<b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</b> asciende a US \$ 3 113 183,00 (10% de la Inversión Proyectada Referencial).  <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</b> debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a 5% de la Inversión Proyectada Referencial señalado en el Anexo A y deberá reducirse a un monto equivalente a 3 PAMO's (cuotas trimestrales) a partir del quinto año de la Concesión.	Cláusula 11.1.(p. 54) Cláusula 11.2.(p. 54) Cláusula 11.3.(p. 55) Anexo A (p. 01)
9	Garantías a favor del concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas.	Cláusula 11.1 (p.54)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 31 131 833,30 (incluido IGV).	Anexo A (p.01)
11	Obras	En el Tramo Buenos Aires – Canchaque: - Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa). - Intervenciones en las zonas críticas por fenómeno del Niño.  En el tramo Empalme 1B-Buenos Aires: - Obras de Puesta a Punto de la vía y puentes. - Adicionalmente, se realizarán obras de drenaje, de señalización y seguridad vial así como la construcción de unidades de peaje.	Numeral 3.2 del Anexo I (p. 33-40)
12	Solución de controversias	- Trato Directo - Arbitraje: Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas. Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas. - Reglas procedimientos comunes	Cláusula 18.10 (p. 80) Cláusula 18.11 a) (p. 81) Cláusula 18.11 b) (p. 81) Cláusula 18.12 (p. 82)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.**  
**CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la fecha de suscripción del contrato               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Régimen de bienes</li> <li>- Obras de construcción</li> </ul> </li> <li>- De la conservación de las obras</li> <li>- Explotación de la Concesión               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Régimen en seguros</li> </ul> </li> <li>- Consideraciones socio-ambientales.</li> </ul>	Anexo VIII
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vencimiento del plazo</li> <li>- Mutuo Acuerdo</li> <li>- Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor)</li> <li>- Procedimiento para el rescate</li> </ul>	Cláusula 16.1 – 16.13 (p. 71 – 77)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Regulador establecerá que el equilibrio se afecta por cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, por demostración de existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditado, en función a la diferencia entre la Utilidad Neta resultante del ejercicio y la Utilidad neta que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.</li> <li>- Se calculará el desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato.</li> <li>- Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si afecta al Concedente el monto a compensarse podrá descontar del PAS. Si el Concesionario invoca la ruptura se efectuará la compensación dentro de los cuatro meses siguientes y si existiera retraso se aplicará una tasa Libor + 3% sobre el saldo adeudado.</li> <li>- Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.</li> </ul>	Cláusula 9.14. - 9.17. (p. 52-54)
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	No presenta el Contrato.	
17	Pólizas de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De responsabilidad civil</li> <li>- Sobre los bienes en Construcción.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- De riesgos laborales</li> <li>- Otras pólizas</li> </ul> </li> </ul> <p>Si el Concedente estima conveniente podrá contratar un seguro sobre los bienes de la Concesión que podrá servir para cubrir costos de mantenimiento de emergencia.</p>	Cláusula 12.1 (p.56) Cláusula 12.2 a) (p.56) Cláusula 12.2 b) (p.56) Cláusula 12.2 c) (p.57) Cláusula 12.2 d) (p.57)  Cláusula 12.2 (p.56)
18	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.26 a 6.31.	Cláusula 8.10 (p. 44)
19	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p.67-78)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.**  
**CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables.</li> <li>- El peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.</li> </ul>	Cláusula 9.5
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación.</li> <li>- El reajuste se realizará cada doce meses por el Índice de Precios al Consumidor del Perú que publica INEI.</li> </ul>	Cláusula 9.8 (p.49)
22	PAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 1 339 000.</li> <li>- El PAS se pagará trimestralmente y tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento.</li> <li>- Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.</li> </ul>	Cláusula 9.2 (p.46) Cláusula 9.3 (p.46)
23	PAO	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El monto del PAO es de USD 1 028 352 (sin IGV) y se paga trimestralmente.</li> <li>- El PAO se ajusta por: metrados, inflación-devaluación y variación de la tasa de interés, (si la tasa de cierre financiero es mayor a 7,3%)</li> </ul>	Anexo B: Cláusula 4.4 (p.1) Anexo 6
24	CRPAO	Es el Certificado de Reconocimiento de los Derechos de PAO materializado en uno o varios certificados desglosables adjuntos al CAO Certificado.	Anexo B: Cláusula 1.1 (p. 2)
25	PAMO	El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) es de US\$ 310 648 (Sin IGV). Este valor se ajusta por inflación local y devaluación.	Anexo B: Cláusula 4.17 (p. 12) Anexo 6



Calle Los Negocios 182, Surquillo  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente  
Jorge Cárdenas  
César Balbuena

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada  
Jefe de Estudios  
Económicos

José Aguilar  
Jefe de Regulación

#### ELABORACIÓN Y DISEÑO

Yessica Ochoa  
Martín Morillo