



**INFORME DE DESEMPEÑO**  
**Concesión Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral –**  
**Acos**  
**2015**

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos





## CONTENIDO

I.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	2
a.	Composición del Consorcio .....	2
b.	Principales características del contrato de concesión .....	2
c.	Área de Influencia .....	3
d.	Principales Activos de la Concesión .....	4
e.	Hechos Importantes .....	5
II.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	6
III.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	6
IV.	TARIFAS .....	7
a.	Servicios Obligatorios.....	7
V.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO .....	8
b.	Evolución de las inversiones .....	9
c.	Cofinanciamiento .....	9
d.	Pagos al Estados .....	12
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO .....	12
a.	Niveles de servicio .....	12
VII.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	12
a.	Estados Financieros .....	12
b.	Indicadores Financieros .....	14
VIII.	CONCLUSIONES .....	16
IX.	ANEXOS.....	17
	Ficha de Contrato.....	17



## INDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 TRAMOS DE LA CONCESIÓN.....	4
Cuadro N° 2 OBRAS CONTRUÍDAS.....	5
Cuadro N° 3 TARIFAS FIJADAS POR EL REGULADOR.....	7
Cuadro N° 4 COMPROMISO DE INVERSIÓN .....	8
Cuadro N° 5 ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS PAS .....	10
Cuadro N° 6 ESTADO DE RESULTADOS, 2015-2014 .....	13
Cuadro N° 7 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2015-2014 .....	14
Cuadro N° 8 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015-2014 .....	15
Cuadro N° 9 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015-2014 .....	15
Cuadro N° 10 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2015-2014 .....	15

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 COMPOSICIÓN ACCIONARIA.....	2
Gráfico N° 2 INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN.....	9
Gráfico N° 3 PAGO POR SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN .....	11
Gráfico N° 4 APORTES POR REGULACIÓN, 2011-2015 .....	12

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1: ÁREA DE INFLUENCIA DE LA CONCESIÓN CHANCAY – HUARAL – ACOS .....	4
Figura N° 2 PUENTE MATAACA.....	5



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo. El 20 de febrero de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió con el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. el Contrato de Concesión bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer) de la Carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos, con una vigencia de 15 años.

La Concesión se compone de 3 tramos que comprenden, en total, 76 kilómetros. El primer tramo de 9,35 kilómetros conecta el Ovalo Chancay con Huaral, el segundo tramo de 55,65 kilómetros cubre el tramo Huaral – Acos, y el tercer tramo de 11,5 kilómetros va desde Dv. Variante Pasamayo – hasta Huaral.

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 serranía 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 y sistema de comunicación en tiempo real, y servicios de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

Al finalizar el 2015, el Concesionario ha presentado un avance de 96,14% de cumplimiento de su compromiso de inversiones, encontrándose pendiente la construcción de la estación de peaje y pesaje, con lo cual ya se cumpliría el 100% del compromiso de inversión estipulado en el contrato de concesión.

La demora en la entrega y/o liberación de terrenos por parte del Concedente ha incidido en que al cierre del año la empresa no haya implementado su sistema de medición del flujo vehicular (unidad de peaje); por lo que en este informe no se presenta información sobre tráfico.

El resultado del ejercicio del Consorcio Chancay-Acos ha sido negativo, pues la empresa registró pérdidas por un monto mayor a los 500 mil soles. Esto se debe en gran parte a que en el 2015 no se tuvieron ingresos por los servicios de construcción para el Concesionario.

Estos resultados afectaron a los ratios de rentabilidad de la empresa, los cuales presentaron valores negativos para el 2015, indicando que la empresa no ha podido generar utilidades, lo que podría estar asociado al hecho de no haber iniciado la explotación de la Concesión. Por su parte, en 2015 la empresa no ha afrontado problemas de liquidez, lo que se refleja en un ratio de prueba ácida de 1,03 que indica que la empresa tuvo la capacidad de afrontar sin problemas todas sus obligaciones de corto plazo.

Finalmente, en 2015, el Concesionario pagó por concepto de Aporte por Regulación un total de S/. 79 mil, monto 78,9% inferior al del año anterior.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2015

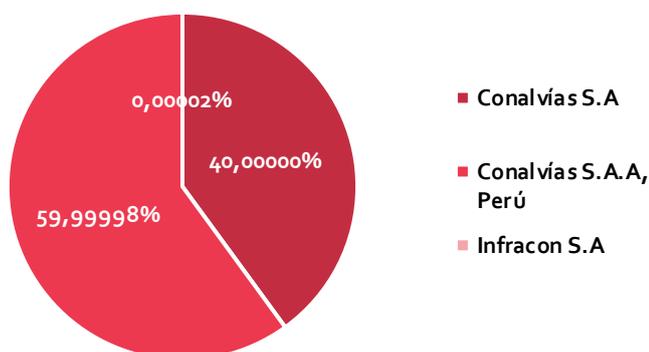
## ÓVALO CHANCAY – DESVÍO VARIANTE PASAMAYO- HUARAL – ACOS

### I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

#### a. Composición del Consorcio

1. El Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. cuenta como accionistas a las empresas Conalvías S.A.A, Perú, Conalvias S.A e Infracon S.A. con accionariado de 59,99998%, 40,0% y 0,00002%, respectivamente.

Gráfico N° 1  
COMPOSICIÓN ACCIONARIA



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

2. Conalvías S.A. es una empresa de capitales 100% colombianos, con sede en Cali – Colombia. Dicha empresa fue creada en el año 1980 y cuenta con la segunda mayor parte de las acciones (40%) del Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A.
3. Desde el año 2000, Conalvías S.A. realiza proyectos de infraestructura en los mercados de Perú y Panamá. Siendo, su sede en Perú Conalvías S.A.A Perú, la que cuenta con el 59,99998% de la composición accionaria del mencionado Consorcio.
4. Por otro lado, la empresa Infracon S.A, perteneciente al grupo Conalvias S.A., es la empresa que tiene la posesión del resto de las acciones (0.00002%). Esta empresa se especializa en estudios de consultoría relacionadas a la planificación urbana y territorial, estudios del medioambiente, estudios de peligros naturales y vulnerabilidad, diseño conceptual de proyectos de Ingeniería y otras asesorías relacionadas.

#### b. Principales características del contrato de concesión

5. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 20 de febrero de 2009, con Consorcio Concesión Chancay-



Acos S.A., (en adelante, el Concesionario), el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos, (en adelante, el Contrato de Concesión).

6. 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, previsto en sus respectivo Contrato.
7. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y se suscribió por un plazo de 15 años bajo la modalidad de cofinanciamiento. La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se dé la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del Concedente. No obstante, hasta el final de 2015, la Concesión Chancay – Acos no ha culminado de ejecutar las obras de construcción, pues se encuentra a la espera de la entrega y/o liberación de terrenos por parte del Concedente. En ese sentido, durante 2015 no se ha producido el inicio de operaciones.

#### i. Adendas

8. Al cierre de 2015, el Concedente ha suscrito una adenda con el Concesionario, y tiene pendiente la suscripción de la segunda adenda al Contrato de Concesión.
9. En el caso de la primera adenda, ésta fue firmada el 30 de abril del año 2010 y consistió en una precisión de diversos aspectos operativos de las formulas establecidas en el Contrato de Concesión para el pago del Pago Anual por Obras (PAS), con la finalidad de ayudar a mejorar la ejecución del mismo. Además, en aras de ser consistente con las modificaciones anteriores se modificó el apéndice II del Anexo II referidos a los pagos que el Concedente debe efectuar al Concesionario en el Fideicomiso de Administración.
10. El segundo proyecto adenda<sup>1</sup> se solicitó el día 14 de Agosto del 2015 (en su tercera solicitud) y tuvo como objetivo que el Concedente acepte la recepción parcial de las obras, excluyendo las obras complementarias (peaje y pesaje móvil). La adenda en mención tuvo como finalidad dar inicio a la etapa de explotación de la carretera, la cual cuenta actualmente con flujo vehicular<sup>2</sup>.

#### c. Área de Influencia

11. La Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Huaral en la región Lima. Está facilita el intercambio comercial entre los distritos de la provincia de Huaral (8 distritos en total) con los centros de comercialización ubicados en la Costa. (ver **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**)

<sup>1</sup> Las obras complementarias referidas a las que menciona dicho proyecto de adenda, es acerca la unidad de pesaje y peaje móvil, el área para la realización de estas obras fue entregada por el concedente el 22 de enero del 2016.

<sup>2</sup> El OSITRAN dio su opinión, mediante el oficio circular N° 044 – 15 – SCD – OSITRAN, del 28 de agosto del 2015.



Figura N° 1:  
ÁREA DE INFLUENCIA DE LA CONCESIÓN CHANCAY – HUARAL – ACOS



#### d. Principales Activos de la Concesión

##### i. Infraestructura

12. La Concesión está ubicada en la provincia de Huaral y comprende 3 tramos de 76 kilómetros. El primero mide 9,35 km de longitud e inicia en el Ovalo Chancay y termina en Huaral; el segundo va desde Huaral hasta Acos y tiene una extensión de 55,65 km, siendo además el tramo más largo de la concesión y finalmente el tercero va desde Desvío Variante Pasamayo hasta Huaral con una longitud de 11,5 km.

Cuadro N° 1  
TRAMOS DE LA CONCESIÓN

Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Óvalo Chancay	Huaral	9,35	Huaral
2	Huaral	Acos	55,65	Huaral
3	Dv. Variante Pasamayo	Huaral	11,5	Huaral
Total			76,5	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

13. En lo que respecta a las obras construidas, el Cuadro N° 3 describe las inversiones, el tipo de obras que ha realizado hasta el 31 de diciembre del 2015 el Concesionario en las vías. Las principales características son las siguientes:
14. El ancho de la vía del tramo 1 es de 6,5 metros para el caso de la doble calzada y 7,0 metros en el segmento que tiene una sola calzada. Asimismo, el espesor es de 0,10 metros.
15. En lo que respecta al tramo 2 la vía es de una calzada; entre el km 0+000 y 23+740 cuenta con un ancho de 9,0 metros, mientras que en entre el km 23+740 y 55+520 es de 6,5 metros.



16. Por su parte el tramo 3, en todo el segmento del tramo tiene una vía de una sola calzada con un ancho de 7,3 metros y berma a cada lado de 0,6 metros.

**Cuadro N° 2  
OBRAS CONTRUÍDAS**

TRAMO	LONGITUD (km)	Tipo de Obra
Tramo 1: Óvalo Chancay - Huaral	8+757,86	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 2: Huaral - Acos	55+520	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 3: Dv. Variante Pasamayo - Huaral	10+992,719	Tipo: Carpeta Asfáltica (Rehabilitación)

Fuente: Chancay - Acos S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

17. La Figura N° 2 muestra el Puente Mataca terminado, una de las obras que se le encargó al Concesionario a realizar y que actualmente ya está 100% concluida.

**Figura N° 2 PUENTE MATACA**



#### ii. Equipamiento

18. Dado que no ha iniciado la etapa de explotación de la Concesión el Concesionario no cuenta con equipamiento propio, asimismo el mantenimiento rutinario lo realiza con contratación de Terceros (Servicios Generales Serpentin Pasamayo S.A.C).

#### e. Hechos Importantes

19. Queda pendiente el acondicionamiento y equipamiento de una unidad de peaje y una unidad de pesaje, ambas móviles. Estas obras estarán ubicadas en el km 37+400 del Tramo Huaral-Acos. Cabe señalar que al 2015, el área requerida para dichas operaciones no ha sido entregada por parte del concesionario, por lo cual no se ha podido realizar dichas obras.



## II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

20. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios, el cual consiste en acceso y uso de la carretera de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el contrato de concesión. Para ello confiere el aprovechamiento económico de los bienes de sus respectivas concesiones, que se le conoce como el derecho de vía<sup>3</sup>. En ese sentido, 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, de acuerdo a lo previsto en los contratos.
21. En todo lo relativo al Peaje y la Tarifa a ser cobrada por el CONCESIONARIO, son de aplicación supletoria las disposiciones establecidas en el Reglamento General de Tarifas, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, modificado por la Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN, o norma posterior que lo modifique o sustituya.
22. Uno de los servicios obligatorios que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitiría algún tipo de cobro, es por el uso de los servicios higiénicos en las unidades de peaje. Cabe señalar que el contrato establece que estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada.
23. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios<sup>4</sup>:
  - 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.
  - Para el caso de Chancay – Acos se deberá implementar el Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.

## III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

24. No se tiene referencia oficial acerca de la contabilización del tráfico vehicular, sin embargo, debe mencionarse que dichos tramos ya están siendo utilizados por los usuarios que tienen unidades vehiculares ya sea de carga o de pasajeros.

---

<sup>3</sup>Es la franja de territorio de dominio público del Estado o en proceso de adquisición por parte de éste, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 099-2006-MTC/02, publicada con fecha 13 de febrero de 2006 en el Diario Oficial El Peruano, dentro del cual se encuentra el Área de la Concesión.

<sup>4</sup> De estos servicios obligatorios aún no se han puesto en operaciones dado que dicha concesión aún no está en etapa de explotación de la misma.



## IV. TARIFAS

### a. Servicios Obligatorios

#### i. Tarifas Finales

25. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2012-CD-OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de la Concesión<sup>5</sup>. La Tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueren aplicables. La Tarifa básica asciende a 2,00 soles y la diferenciada es de S/. 1,00.
26. Al cierre del 2015, la empresa no ha iniciado la etapa de explotación; por ende no ha recaudado por concepto de cobro de la tarifa fijada por el Regulador. Asimismo, no ha habido reajustes tarifarios anuales. No obstante, una vez que se inicie la operación de la concesión, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo a la metodología detallada en la cláusula 9.6 de su Contrato.

**Cuadro N° 3**  
**TARIFAS FIJADAS POR EL REGULADOR**

Concesión	Tarifa	Descripción <sup>1/</sup>
Nuevo Mocupe - Cayaltí - Oyotún	Básica	2,00 Por eje cobrable y por sentido.
	Diferenciada	1,00 Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 23,4 km.

<sup>1/</sup> Las unidades de vehículos ligeros equivalen a un eje cobrable.

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. De acuerdo a la Cláusula 9.6 del contrato de Concesión el mecanismo de actualización de la tarifa será la siguiente: 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. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{Ajustado} = Peaje \times \frac{IPC_1}{IPC_0}$$

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 mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)
- En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC, desde el último reajuste

<sup>5</sup> Fue calculado mediante una estimación de la Disposición a Pagar.



ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.

- Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al Peaje mencionado en esta Cláusula deberá sumarse el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol más próximos.
28. De acuerdo a la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, la tarifa estará compuesta por el peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El peaje será determinado por el Regulador antes de la Fecha de Inicio de la Explotación, para lo cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.
29. Los servicios que son de carácter obligatorios<sup>6</sup> a ser provistos por el concesionario de manera gratuita son los siguientes: Central de Emergencias, Traslado de Vehículos ligeros por medio de Grúas, Postes SOS, Unidades de Ambulancia de manera preventiva para cualquier incidente. Por otro lado en el caso del uso de los Servicios Higiénicos, que están ubicados en la garita de peaje, el Concesionario está en la facultad de determinar libremente el precio por el uso de los mismos.

## V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

30. De acuerdo al Anexo III del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de los tramos viales Ovalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos asciende a la suma de US\$ 34 248 729,51 (Inc. IGV). Esta inversión permitirá ejecutar la rehabilitación o mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial de la carretera Ovalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo - Huaral - Acos, cuyos principales trabajos se detallan en el Cuadro N° 5.

**Cuadro N° 4**  
**COMPROMISO DE INVERSIÓN**  
( Miles de USD)

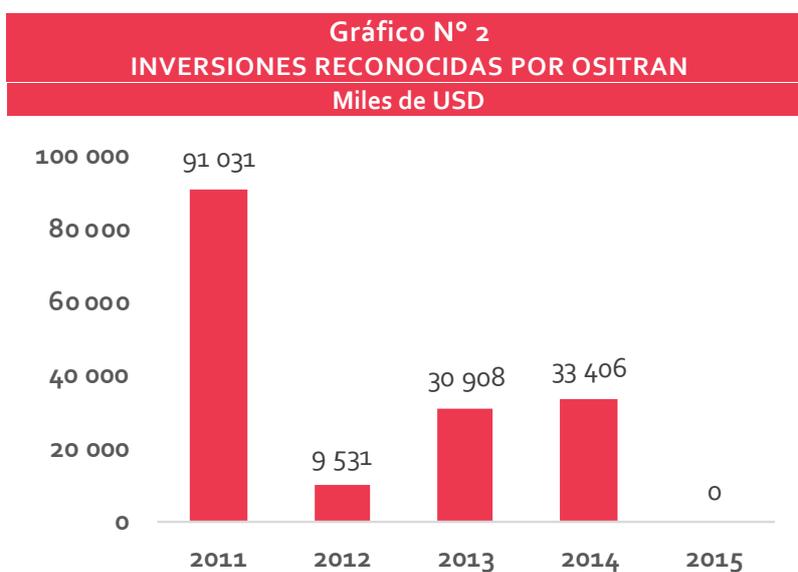
Red Vial	Tramo	Sector	Longitud (Km)	Obras Principales	Monto
PE-1ND	0+000-9+350	Ov. Chancay - H	9,35	Rehabilitación de la superficie a nivel de carpeta asfáltica. Conservación de las obras de arte y drenaje. Conservación de las señalizaciones vertical y horizontal	9 186
PE-1ND	02+400-58+054	Huaral - Acos	55,65	Conservación vial de los primeros 3,45 km. Mejoramiento a nivel asfáltico con tratamiento superficial bicapa de 52,20 km. Rehabilitación y Mejoramiento de las obras de arte y drenaje	30 171
PE-1NC	0+000-11+500	Dv. Variante Pa:	11,5	Conservación de la superficie asfaltada existente. Conservación de las obras de arte y drenaje, y de las señalizaciones.	2 234
Fuente: Contrato de Concesión					41 591
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos					

<sup>6</sup> Cláusula 8.10 del Contrato de Concesión



## b. Evolución de las inversiones

31. Durante el año 2015, el Regulador no ha reconocido inversiones en las Concesión Chancay-Acos. Esto debido a la imposibilidad de continuar la ejecución de obras debido al retraso en la entrega de áreas y terrenos por parte del Concedente<sup>7</sup>.
32. Al finalizar el 2015, el Concesionario ha presentado un 96,14%<sup>8</sup> de cumplimiento de compromiso de inversiones que han sido reconocidas por el OSITRAN. En lo que respecta a la Concesión, aún está pendiente la construcción de la Unidad de Peaje y Pesaje ubicada en el km. 37+400 del Tramo Huaral-Acos, el cual como se ha mencionado presenta retrasos por la demora en la entrega de los terrenos por parte del Concesionario. En el siguiente gráfico se puede apreciar la serie histórica de las inversiones reconocidas por el Regulador desde el inicio de las obras en el año 2011, quedando por reconocer un 3,86%.



Fuente: EE.FF auditados - Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## c. Cofinanciamiento

33. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento; en ese sentido, los ingresos del Concesionario vienen dados por el cobro al Concedente del PAS<sup>9</sup>. Este se calcula como la suma del PPO (pago por obras) y el PAMO (pago por mantenimiento y operación).
34. Cabe señalar que la empresa financia sus inversiones a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y de ser el caso que dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS

<sup>7</sup> Dicha entrega se realizó el 22 de enero del 2016

<sup>8</sup> Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – Avance de Inversiones 2015

<sup>9</sup> Este representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación.



y la recaudación. El Cuadro N° 6 resume las principales características del Pago por Servicio.

35. El cálculo del cofinanciamiento se realiza mediante la siguiente fórmula:

$$Cofin = PPO + PAMO - (RecPeaje - Prov.EmergenciaVialExtraor)$$

Donde:

- Cofin : Cofinanciamiento del CONCEDENTE
- RecPeaje : Recaudación de Peaje
- Prov.EmergenciaVialExtraor : Provisión por Emergencia Vial Extraordinaria

**Cuadro N° 5**  
**ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS PAS**

Ingresos <sup>1</sup>	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PPO	US\$ 31 024 743,88 <sup>2</sup>		Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's.
PAS = +		- Peaje	No incluye IGV.
		- Cofinanciamiento	Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años.
PAMO	US\$ 2 034 618,95 <sup>2</sup>		No incluye IGV.

<sup>1</sup>Nota: PPO= Pago por Obras , PAMO=Pago por Conservación y Operación

<sup>2</sup>Correspondiente a la Propuesta Económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

Fuente: Los Contratos de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

36. De acuerdo a la cláusula 9.7 del contrato de concesión los recursos necesarios para el Cofinanciamiento se harán efectivos a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento:

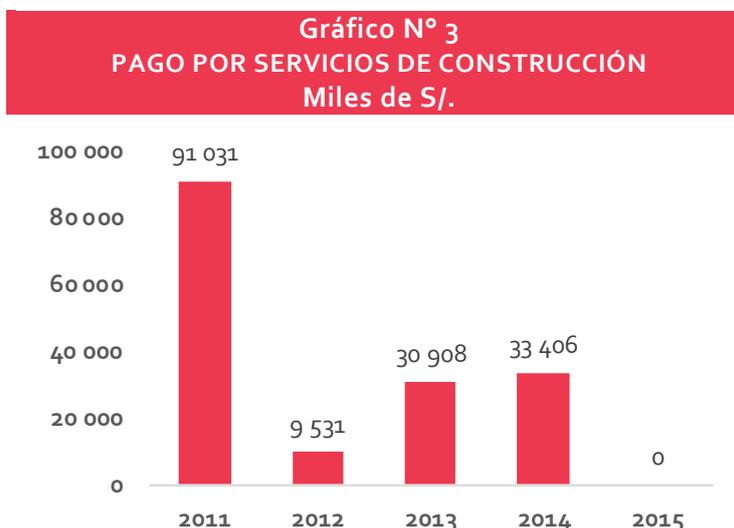
- Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en el Proyecto de Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el Concedente se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS.
- Para estos efectos, PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 1446-2008/ PROINVERSIÓN/ de fecha 10 de diciembre de 2008, ha informado al Concedente la Propuesta Económica del Adjudicatario y los compromisos que el Concedente deberá honrar en virtud del presente Contrato.
- Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional del Presupuesto Público ha manifestado mediante Oficio N° 111-2009-EF/76.15 de fecha 03 de febrero de 2009, que ha tomado conocimiento que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 033-2009-MTC/09.03 de fecha 15 de enero de 2009, ha comunicado su obligación contractual de incorporar los montos del PPO y PAMO<sup>10</sup> en las partidas presupuestarias correspondientes.

37. En ese sentido, tal como se puede apreciar en el Gráfico N° 3, durante 2015 la concesión Chancay – Acos no recibió ingresos por concepto de pago por servicios de construcción,

<sup>10</sup> Se hará efectivo cuando se inicie la explotación de la vía concesionada



dado que las obras han sido realizadas casi en su totalidad. De esta manera, queda pendiente sólo la realización de la obra complementaria correspondiente a la garita de peaje y pesaje.



Fuente: EE.FF auditados - Concesionario

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. En lo referido al ajuste del Pago por Conservación y Operación (en adelante, PAMO), se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior.

39. Adicionalmente, se tiene previsto que el monto del PAMO debe ser reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

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

Donde:

- $PAMO_{Ajustado}$  : Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula.
- 0 : Fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 2008.
- $i$  : Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota  $i$  del PAMO.
- $IPC$  : Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- $TC$  : Tipo de Cambio.

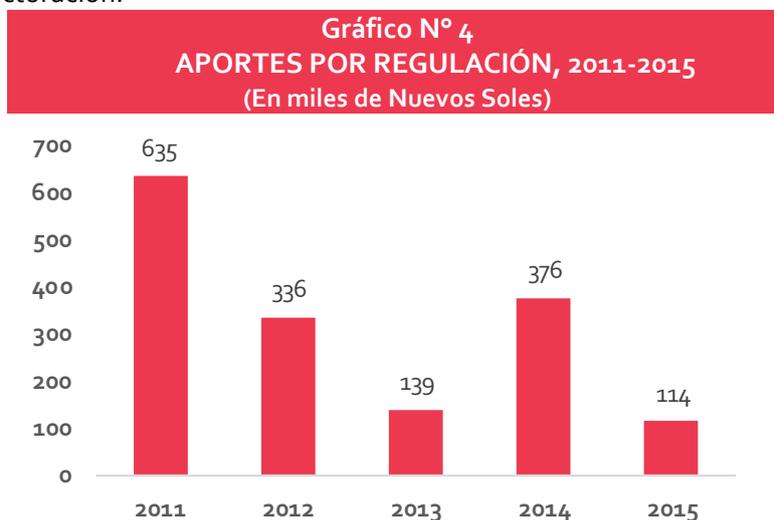
40. Cabe señalar que el Concesionario aún no ha iniciado la explotación de la carretera que le permita recibir ingresos por concepto de cobro de peaje.



## d. Pagos al Estados

### i. Aporte por Regulación

41. Conforme a la cláusula 15.9 de dicho Contrato, el Concesionario deberá transferir anualmente a favor del Regulador por concepto de Aporte por Regulación, el 1% del total de la facturación.



Fuente: Jefatura de Tesorería

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

42. Para el año 2015, el concesionario aportó por concepto de regulación al OSITRAN un monto que ascendió a S/. 114 mil, cifra menor a lo recaudado en el 2014 (376 mil soles).

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### a. Niveles de servicio

43. Respecto a la empresa Concesionaria Chancay – Acos S.A y con relación al tramo que tiene a su cargo, la realización de la medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI), en los 4 carriles correspondientes dieron como resultados, para el carril 1 un IRI de 1,77; 1,79 para el segundo; 1,16 para el tercero y cuarto, todos los carriles se encuentran por debajo del máximo aceptado que es 3,00 por kilómetro, lo que indica el Concesionario ha cumplido con los niveles exigidos en este aspecto.

## VII. ANALISIS FINANCIERO

### a. Estados Financieros

44. En el año 2015, el Concesionario Consorcio Chancay-Acos S.A. no reportó ingresos provenientes de los servicios de construcción de los tramos viales, a diferencia del año 2014 que registró ingresos por 33,4 millones de soles. En línea con lo anterior, el costo de servicios de construcción también presentó una importante reducción pasando de S/. 33,62 millones en el año 2014 a aproximadamente 100 mil soles para el año 2015. Esto implicó que para el 2015, el concesionario presentó una utilidad bruta negativa de S/. 100 mil.



**Cuadro N° 6**  
**ESTADO DE RESULTADOS, 2015-2014**  
(En Miles de Soles)

<b>Concepto</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Ingresos por Servicio de Construcción	-	33 406
Costo de Servicios	(100)	(33 616)
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>(100)</b>	<b>(210)</b>
Gastos de Administración	(534)	(108)
Otros Gastos	-	-
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>(634)</b>	<b>(318)</b>
Ingresos Financieros	12	7
Gastos Financieros	-	(101)
Diversos, neto	0	-
Diferencia en cambio, neta	122	56
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>(500)</b>	<b>(356)</b>
Impuesto a la renta		-
<b>Utilidad neta del año</b>	<b>(500)</b>	<b>(356)</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados Chancay - Acos S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. Por otra parte, se encuentran cambios importantes respecto a los gastos administrativos, incrementándose los mismos en más de 4 veces con respecto lo registrado en el 2014. De esta manera, se registraron pérdidas a nivel de utilidad neta del ejercicio 2015 de un monto cercano a los S/. 500 mil, lo cual representó un incremento de 40,5% con respecto a la pérdida registrada en el año anterior. Esta situación se explica principalmente porque el Concesionario no recibió ingresos por servicios de construcción y, dado que no se ha iniciado la explotación de la carretera, no se ha realizado el cobro de peaje.
46. Respecto al estado de situación financiera durante el año 2015, el Concesionario registró una disminución de -26,3% en sus activos totales con relación al año anterior, sustentado básicamente en la disminución de todas las cuentas, de los cuales se destaca el rubro Cuentas por cobrar comerciales que se contrajo en -36,2% además de los gastos contratados anticipadamente que cayó en -16,5% (pertenecientes al activo corriente). Asimismo merece mencionar que los activos corrientes representan el 99,9%, siendo las cuentas por cobrar comerciales el 50,64%.



**Cuadro N° 7**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2015-2014**  
(En Miles Soles)

ACTIVO	Al 31 de Diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de Diciembre		
	2015	2014	Variación		2015	2014	Variación
<b>Activo Corriente</b>				<b>Pasivo Corriente</b>			
Efectivo y Equivalentes de Efectivo	1 648	1 650	-0,2%	Pagarés Bancarios	-	-	
Cuentas por Cobrar Comerciales	14 054	22 015	-36,2%	Cuentas por Pagar Comerciales	1	24	-97,1%
Otras Cuentas por Cobrar	9 328	10 731	-13,1%	Cuentas por Pagar Vinculadas	24 342	33 530	-27,4%
Gastos contratados por anticipado	2 720	3 258	-16,5%	Otras Cuentas por Pagar	6	115	-94,5%
<b>Total del Activo Corriente</b>	<b>27 750</b>	<b>37 654</b>	<b>-26,3%</b>	<b>Pasivo Total</b>	<b>24 349</b>	<b>33 669</b>	<b>-27,7%</b>
<b>Activo no Corriente</b>				<b>Patrimonio</b>			
Mobiliario y Equipo	2	6	-66,1%	Capital	5 034	5 034	0,0%
Impuesto a la Renta Diferido				Resultados Acumulados	(1 631)	(1 043)	56,3%
<b>Total del Activo no Corriente</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>-66,1%</b>	<b>Total Patrimonio</b>	<b>3 403</b>	<b>3 990</b>	<b>-14,7%</b>
<b>TOTALACTIVO</b>	<b>27 752</b>	<b>37 660</b>	<b>-26,3%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>27 752</b>	<b>37 660</b>	<b>-26,3%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados - Consorcio Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. De otro lado, los pasivos totales disminuyeron en -27,7% debido a la disminución en las Cuentas por pagar a partes relacionadas (-27,4%), las cuales representan el 99,6% de los pasivos totales. Cabe señalar que para los años 2014 y 2015 no se han registrado Pasivos no corrientes. De la misma manera, el patrimonio neto se ha visto reducido en -14,7%, dicha disminución es explicada principalmente, por los resultados acumulados negativos, los cuales se incrementaron en 56,3%. En particular, la cuenta de resultados acumulados, varió de 1 millón de soles en pérdidas en el 2014 a S/. 1,6 millones de pérdidas para el año 2015.
48. La no existencia de pasivos no corrientes se explica porque la empresa ya ha cubierto casi la totalidad de las inversiones por lo cual no le es favorable endeudarse a largo plazo, dado que lo que resta por invertir es referente a obras adicionales, de montos de inversión menor.
49. La empresa no tiene activos significativos que devenguen intereses y riesgos significativos de concentración de crédito dado sus políticas conservadoras sobre el particular. Asimismo, de acuerdo a información de los estados financieros, el concesionario considera que no tiene riesgos de liquidez, en la medida que el pago de sus pasivos a largo plazo ha sido programado en coordinación con sus flujos futuros de fondos<sup>11</sup>.

## b. Indicadores Financieros

### i. Ratios de Rentabilidad

50. La empresa Consorcio Chancay – Acos S.A. registró pérdidas en el ejercicio 2015, lo cual afectó a todos sus indicadores de rentabilidad, por lo que el margen operativo, neto no se pueden cuantificar debido a que no tuvo ingresos para este año. Además el ROE<sup>12</sup> y ROA<sup>13</sup> exhiben resultados negativos para dicho año, lo cual nos indica que la empresa no pudo generar utilidades, lo que podría estar asociado al hecho de no haber iniciado la

<sup>11</sup> Estados Financieros Auditados Chancay – Acos.

<sup>12</sup> Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>13</sup> Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.



explotación de la Concesión y no haber recibido ingresos por concepto por servicios de construcción.

**Cuadro N° 8**  
**RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015-2014**

Ratio	2015	2014
Margen Operativo	No Definido	-1,0%
Margen Neto	No Definido	-1,1%
ROE	-14,69%	-8,92%
ROA	-1,80%	-0,95%

Fuente: Estados Financieros Auditados - Consorcio Chancay Acos S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## ii. Ratios de Liquidez

51. Respecto a los ratios de liquidez, en particular, los ratios de liquidez clásica y de prueba ácida<sup>14</sup>, superan la unidad, lo cual indica que al cierre del 2015, la empresa estaba en la capacidad de afrontar sus obligaciones corrientes, sin verse en la necesidad de realizar sus activos fijos, además se ve un ligero incremento respecto a la liquidez absoluta<sup>15</sup> pasando de 0,05 a 0,07 (ver Cuadro N° 10).

**Cuadro N° 9**  
**RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015-2014**

Ratio	2015	2014
Liquidez Clásica	1,14	1,12
Prueba Ácida	1,03	1,02
Liquidez Absoluta	0,07	0,05

Fuente: EEFF auditados - Consorcio Chancay Acos S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## ii. Apalancamiento/endeudamiento

52. Por otro lado, los indicadores de endeudamiento muestran que, si bien la concesionaria Consorcio Chancay-Acos S.A. ha reducido sus ratios financieros, sigue manteniendo una importante dependencia de las fuentes de financiamiento externo. Así, para el 2014, el ratio de deuda indica que por cada sol que la empresa ha invertido en sus activos, S/. 0,88 han sido obtenidos de terceros.

**Cuadro N° 10**  
**RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2015-2014**

Ratio	2015	2014
Ratio de Deuda	0,88	0,89
Estructura del Capital	7,15	8,44

Fuente: EEFF auditados - Consorcio Chancay Acos S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>14</sup> Se entiende como lo activos más líquidos que tiene la empresa y con los que puede cubrir sus deudas en caso sus pasivos requieran ser cubiertos de manera repentina.

<sup>15</sup> Podría considerársele como un ratio de solvencia a corto plazo o de disponibilidad.



53. Asimismo, el ratio pasivo/ patrimonio indica que por cada sol aportado por los socios la empresa se ha endeudado S/ 7,15. Al respecto, cabe precisar que la principal fuente de financiamiento utilizada por el Concesionario ha correspondido a sus empresas vinculadas.

## VIII. CONCLUSIONES

- El Concesionario ha ejecutado prácticamente la totalidad de las obras, siendo reconocidas el 96,14% de las inversiones por parte del Regulador. Sin embargo, para finalizar dichas obras es necesaria la implementación de un punto de peaje y pesado móvil, cuya construcción se encuentra pendiente dado que el Concedente no ha entregado los terrenos necesarios. En ese sentido, se espera para en el año 2016 el pago del saldo del PPO, las variaciones de metrados, la modificación del nuevo Puente Mataca así como el inicio del periodo de explotación.
- Se encuentra pendiente de ejecución las Obras complementarias (peaje y pesaje), debido a la falta de terrenos, por lo cual no se ha dado inicio a la explotación de la concesión que le permita al Concesionario generar ingresos por el cobro de peaje.
- Durante el año 2015 no se ha reconocido inversión debido a que los compromisos de inversión inicial se ha cubierto a su totalidad, siendo necesario para inicio de explotación las obras adicionales ya mencionadas. En consecuencia no se ha generado pago por servicios de construcción.
- No se ha dado inicio al periodo de contabilización de las unidades vehiculares que transitan por el tramo concesionado debido a que no se está explotando a la fecha, por lo cual no se cuenta con información de tráfico vehicular
- En lo que respecta a los niveles de servicio, el IRI de la Concesión ha estado dentro del máximo permitido, lo cual indica un nivel de servicio de la autopista aceptable.
- El Concesionario ha registrado un incremento de pérdida de utilidades, siendo cercanas al medio millón de soles, cifra mayor en 40,5% a la pérdida del 2014.
- Con relación al Estado de Situación Financiera, se muestra que la empresa no presenta deudas de largo plazo, pues los montos adicionales que corresponden a las inversiones adicionales que le falta por realizar no lo ameritan, por lo cual se considera que no tiene riesgos de liquidez en la medida que el pago de sus pasivos a largo plazo ha sido programados en coordinación con sus flujos futuros de fondos.



## IX. ANEXOS

### Ficha de Contrato

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A.**  
**CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO– HUARAL -ACOS**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 80,85 Km., los cuales se encuentran subdivididos en : <ul style="list-style-type: none"><li>- Ovalo Chancay – Huaral (9,35 Km.)</li><li>- Huaral – Acos (55,65 Km.)</li><li>- Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 Km.)</li></ul>	Anexo I (p. 96)
2	Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009.	Contrato de concesión
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. 29) Cláusula 4.3. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 9.1. (p. 54) Anexo XI (p. 353)
5	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Adenda 1:</b> 30 de abril de 2010.</li></ul> Modificación del primer párrafo del numeral 1.10 del Apéndice II del Anexo II.2, primer párrafo del numeral 1.11 del Apéndice II del Anexo II.2 y numeral 1.3 del Apéndice IV del Anexo II.1 del Anexo II.	Adenda 1
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5 (p. 24)
7	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, aproximadamente USD 951 140)	Anexo A (p. 01)
8	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"><li>- De responsabilidad civil.</li><li>- Sobre los bienes de la Concesión.</li><li>- De riesgos laborales.</li><li>- Otras pólizas.</li></ul>	Cláusula 12.2. a) (p. 64) Cláusula 12.2. c) (p. 64-65) Cláusula 12.2. b) (p. 65) Cláusula 12.2. d) (p. 65)
9	Inicio de operaciones	El Inicio de la Construcción es a los 30 Días Calendario, contados a partir de verificar: Entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, Aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería, Aprobación del EIA, Obtención de recursos financieros para los primeros Hitos de Construcción. Pólizas de seguro. Fideicomiso de Administración. Viabilidad del proyecto, si fuera el caso.	Cláusulas 6.16. (p. 42-43)
10	Tarifas fijadas en Contrato	<ul style="list-style-type: none"><li>- Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables.</li><li>- El Peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.</li><li>- El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.</li></ul>	Cláusula 9.2. (p. 54)
11	Fórmula de reajuste	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. El reajuste se realizará cada doce meses.	Cláusula 9.6. (p. 55-56)
12	Explotación de la concesión: Servicios	<ul style="list-style-type: none"><li>- Servicios obligatorios (servicios que se implementaran de forma gratuita y según la regulación indicada en el contrato) y servicios opcionales.</li><li>- El Concesionario podrá proponer la implementación de otros servicios previa opinión del Regulador.</li></ul>	Cláusula 8.10. (p. 52-54)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A.**  
**CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO- HUARAL -ACOS**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 34 248 729 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 96)
14	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"><li>- Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li><li>- Régimen de bienes.</li><li>- Obras de Construcción.</li><li>- De la Conservación de las Obras.</li><li>- Explotación de la Concesión.</li><li>- Régimen de Seguros.</li><li>- Consideraciones Socio Ambientales.</li><li>- Conservación y operación.</li><li>- Fideicomiso de administración.</li></ul>	Anexo X
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vencimiento del plazo.</li><li>- Mutuo Acuerdo.</li><li>- Decisión unilateral del Concedente.</li><li>- Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor).</li></ul>	Cláusula 16.1. (p. 80)
16	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</b> equivalente al 10% de la inversión proyectada referencial.</li><li>- <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</b> debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a dos PAMO (cuotas trimestrales) incluido IGV del año correspondiente.</li></ul>	Cláusula 11.2. (p. 61) Cláusula 11.3. (p. 62)
17	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>- Trato Directo.<ul style="list-style-type: none"><li>o Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas.</li><li>o Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.</li></ul></li><li>- Reglas Procedimentales Comunes.</li></ul>	Cláusula 18.10. (p. 90) Cláusula 18.11.a) (p. 90)  Cláusula 18.11.b) (p. 90) Cláusula 18.12. (p. 93)
18	Equilibrio económico financiero	<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 auditados, en función a 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>- Si el porcentaje del desequilibrio supera el 10% (positivo o negativo) se procederá a restablecerlo, otorgando un ingreso al Concesionario que compense el desequilibrio calculado; o viceversa, el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo disminuyendo el monto del Cofinanciamiento.</li></ul>	Cláusula 9.13.-9.16. (p. 59-61)
19	PAS	Contraprestación que recibirá el Concesionario por la realización de los actos previstos en el contrato destinados a la prestación de un servicio público que cumpla con los parámetros asociados a la inversión y a los niveles de servicio establecidos en el contrato.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
20	Pago por Obra (PPO)	Es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario que será cancelado a través del Fideicomiso de Administración mediante un reconocimiento de los avances de obra a través de los CAO's de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo II del contrato.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
21	Pago por conservación y operación (PAMO)	Es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de conservación y operación en que incurre el Concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo a los índices de serviciabilidad previstos en el contrato. Es un pago de cuatro (4) cuotas con periodicidad trimestral por un periodo de quince (15) años.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A.**  
**CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO- HUARAL -ACOS**

Fecha de actualización: 31 de diciembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
22	Oferta Económica	PPO = USD 31 024 743,88 (sin IGV) PAMO = USD 2 034 618,95 (sin IGV)	Anexo N° 6



Calle Los Negocios 182, 5to piso, 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 Donayre

César Balbuena Vela

Jorge Cárdenas Bustíos

## GERENCIA DE REGULACIÓN

---

Manuel Carrillo Barnuevo

**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

Ricardo Quesada Oré  
**Jefe de Estudios Económicos**

José Aguilar Reátegui  
**Jefe de Regulación**

## Analistas de Estudios Económicos

---

Oscar Ubillús Ramirez  
Sandra Queija de La Sotta  
Victor Alejandro Chang Rojas  
Wilmer Zela Moraya  
Yessica Ochoa Carbajo

## Practicantes

---

Dennier Anibal Agreda Lopez  
Whiny Daise Espinoza Vega