



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	1
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	3
a. Composición de la Empresa	3
b. Principales características del contrato de concesión	3
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.....	7
IV. TARIFAS	7
a. Servicios Regulados	7
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS	9
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	12
a. Niveles de servicio	12
VII. ANALISIS FINANCIERO	13
a. Estados Financieros	13
b. Indicadores Financieros	15
VIII. CONCLUSIONES	17
IX. ANEXOS.....	18
Ficha de Contrato.....	18



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 TRAMOS DE LA CONCESIÓN.....	4
Cuadro N° 2 DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS.....	5
Cuadro N° 3 TARIFAS FIJADAS POR EL REGULADOR.....	8
Cuadro N° 4 PRINCIPALES TRABAJOS EN LA CONCESIÓN	9
Cuadro N° 5 ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS PAS	10
Cuadro N° 6 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES (Miles de Soles).....	13
Cuadro N° 7 BALANCE GENERAL, 2015 - 2014, AL 31 DE DICIEMBRE (Miles de Soles).....	14
Cuadro N° 8 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015-2014	15
Cuadro N° 9 RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015-2014	16
Cuadro N° 10 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2015-2014	16

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 APORTE POR REGULACIÓN, 2011 – 2015 (Miles de Soles).....	11
---	----

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1: ÁMBITO DE LA CONCESIÓN	4
Figura N° 2: ANTES Y DESPUÉS DE LA CONCESIÓN.....	5
Figura N° 3: AMBULANCIA EQUIPADA.....	7



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo.

El 30 de abril de 2009 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió con Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A. el Contrato de Concesión bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer) de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, con una vigencia de 15 años.

La Concesión se compone de 3 tramos que comprenden, en total, 47 kilómetros en Lambayeque. El primer tramo conecta Nuevo Mocupe con el valle del Zaña, el segundo tramo se ubica entre Zaña y Cayaltí, y el tercer tramo va desde Cayaltí hasta Oyotún.

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 99,93% de cumplimiento de su compromiso de inversiones, encontrándose pendiente de reconocimiento por parte del Regulador, las inversiones realizadas en la construcción de la unidad de peaje.

Al cierre del año, la empresa no ha iniciado la explotación de los tramos viales concesionados, motivo por el cual no se cuenta con información relativa a la medición del flujo vehicular.

El resultado del ejercicio del CONSORCIO OBRAINSA VALLE DEL ZAÑA S.A. ha sido positivo, debido a los beneficios obtenidos por diferencia de tipo de cambio. Ello le permitió a la empresa superar la situación de no haber percibido ingresos por parte de Concedente por concepto de Obras, alcanzando para el año 2015 un beneficio neto de 51 mil soles.

Tales resultados muestran un deterioro en los indicadores de rentabilidad, tal es así que tanto los márgenes, operativo y neto no se pueden calcular. Del mismo modo el ROE y ROA se aprecia que han sufrido disminución debido a que las utilidades netas se han mermado en el 2015.

Por su parte, en 2015 la empresa no ha afrontado problemas de liquidez, pues sus activos corrientes superan sus obligaciones de corto plazo, arrojando una ratio prueba ácida de 2,03 que indica que la empresa tuvo la capacidad de afrontar sin problemas todas sus obligaciones corrientes.



Al 31 de diciembre del 2015, el Concesionario presentaba una situación de baja dependencia financiera de terceros ajenos a la empresa, así su ratio de endeudamiento indica que el 46% de los activos han sido financiados con deuda de terceros, siendo importante precisar que una amplia proporción de dicha deuda corresponde a operaciones con empresas vinculadas.

Finalmente, durante 2014 el Concesionario pagó por concepto de Aporte por Regulación un total de S/.975, debido a que no percibió ingresos por concepto de construcción ni operación.



INFORME DE DESEMPEÑO 2015

NUEVO MOCUPE CAYALTÍ – CAYALTÍ – OYOCÚN

I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

a. Composición de la Empresa

1. La Concesión Valle del Zaña S.A. cuenta como principal accionista a la empresa peruana Obras de Ingeniería S.A, quien posee el 99,99% de las acciones. Dicha empresa se dedica a realizar proyectos de ingeniería y construcción en los sectores público y privado. Sus proyectos están relacionados a infraestructura vial, portuaria, hidráulica, saneamiento, movimiento de tierras, así como todo tipo de edificaciones y proyectos inmobiliarios.

b. Principales características del contrato de concesión

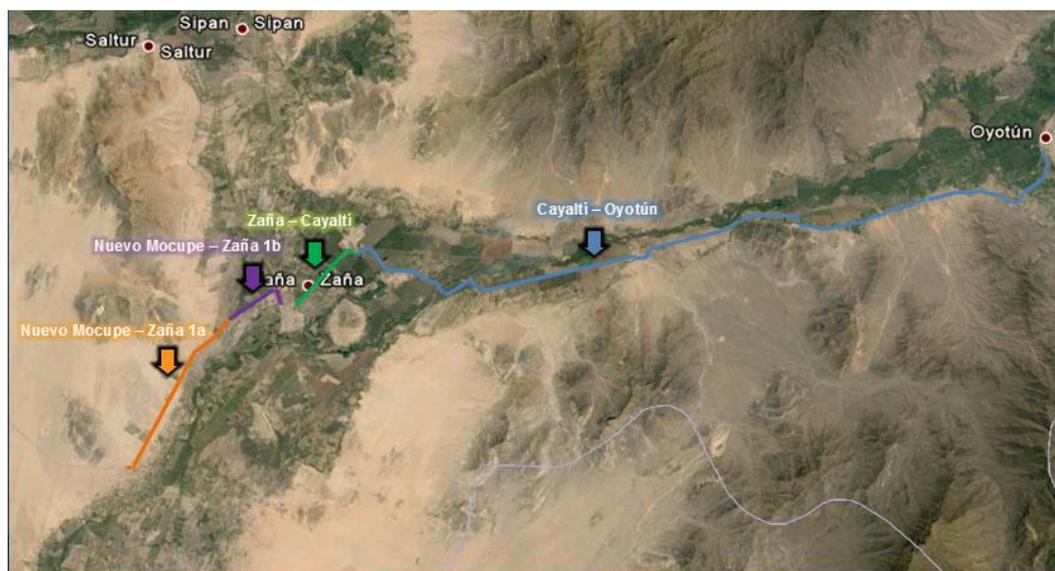
2. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el 30 de abril de 2009, con Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante, el Concesionario o Obrainsa), el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. 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.
4. 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, al final de 2015, se encontraba pendiente el reconocimiento por parte del Regulador el último tramo de inversiones efectuadas en la Concesión. En ese sentido, durante el año bajo análisis, no se produjo aún el inicio de operaciones.

c. Área de Influencia

5. Tal como se muestra en la Figura N° 1, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Chiclayo en la región Lambayeque, facilitando el intercambio comercial entre las zonas productoras con los centros de comercialización ubicados en la Costa.



Figura N° 1: ÁMBITO DE LA CONCESIÓN



d. Principales Activos de la Concesión

i. Infraestructura

6. La Concesión está ubicada en Lambayeque y comprende una extensión de aproximadamente 47 kilómetros, la cual se subdivide en tres tramos, conforme se detalla en el Cuadro N° 1. El primer tramo comprende desde Nuevo Mocupe hasta Zaña, lo que representa 10,7 km extensión y se localiza en la provincia de Chiclayo (Región de Lambayeque), mientras tanto el tramo de Zaña – Cayaltí, tiene una extensión de 3,45 km siempre en Chiclayo. Finalmente el tercer tramo también localizado en la misma provincia tiene una extensión de 32,65 km aproximadamente y va desde Cayaltí hasta Oyotún.

Cuadro N° 1
TRAMOS DE LA CONCESIÓN

Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Nuevo Mocupe	Zaña	10,7	Chiclayo
2	Zaña	Cayaltí	3,45	Chiclayo
3	Cayaltí	Oyotún	32,647	Chiclayo
Total			46,797	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

7. Adicionalmente a la infraestructura que corresponde a las vías concesionadas, la concesión cuenta con un área destinada a la unidad de peaje, por la cual se hará efectivo el cobro de dicho concepto.



8. En la Figura N° 2 se muestra el antes y después de la infraestructura otorgada en administración a la consorcio Obrainsa

Figura N° 2: ANTES Y DESPUÉS DE LA CONCESIÓN



i. Equipamiento

9. El cuadro N° 2 muestra los equipos con los que cuenta el concesionario al 31 de diciembre del 2015. Dentro de los principales, destaca una camioneta que forma parte del equipo de auxilio mecánico, conjuntamente con una grúa remolque. Ambas podrán ser empleadas cuando empiece la explotación de los tramos administrados por dicha concesión. Adicionalmente se cuenta con una ambulancia que prestará servicio de asistencia médica a los usuarios que lo requieran.

**Cuadro N° 2
DESCRIPCIÓN DE EQUIPOS**

ITEM		
1	CAMIONETA	1
2	GRÚA	1
3	AMBULANCIA	1

Fuente: Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

e. Hechos Importantes

10. Debido a que no se ha dado la aprobación del último Hito constructivo por parte del Concedente, aún no se aceptaron las obras de construcción ni se dio inicio de la explotación de la infraestructura por parte del Concedente. De esta manera, la unidad de peaje, los servicios de apoyo, las oficinas administrativas y equipos, aun no prestan sus servicios.



11. Derivado del problema en mención, mediante carta OBRAINSA 77105-2015, de fecha 22 de octubre de 2015, el Concesionario presentó ante el Concedente el proyecto de adenda con el fin de posibilitar la aceptación de las obras de construcción, incorporar la actividad de conservación vial inicial e incorporar la actividad de conservación vial permanente y su remuneración.
12. Por su parte, el MTC, mediante OFICIO N° 0244-2016-MTC/25 solicitó al Concesionario adecuar su propuesta de modificación de contrato de concesión, en el marco del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224, el mismo que entró en vigencia el 28 de diciembre del 2015.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

13. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre Obrainsa y el Estado peruano, el Concedente transfirió al Concesionario la potestad de prestar el servicio público de acceso y uso de la infraestructura a los usuarios. 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, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión.
14. En lo que refiere a la tarifa y peaje, de acuerdo al Contrato de concesión se estableció que sea calculado por el Regulador, tal como se desarrolla en la sección relacionada a tarifas del presente informe.
15. El servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada.
16. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador.
17. Por otro lado el concesionario tendrá que proveer de manera obligatoria y gratuita de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, 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.
 - 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.



18. En la Figura N° 3 se muestra la ambulancia que tiene la concesión que está a disposición de atender las asistencias médicas que sean necesarias, cuando la concesión inicie el periodo de explotación.

Figura N° 3: AMBULANCIA EQUIPADA



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

19. Al 2015, no se tiene referencia acerca de los clientes principales que pasan por las vías de la concesión, debido a que aún no se ha dado inicio a la etapa de explotación de la misma.
20. Los tramos concesionados ya están siendo utilizados por los usuarios que tienen unidades vehiculares de uso personal o de transporte de carga o de pasajeros. Sin embargo, no se tiene referencia oficial acerca de la contabilización del tráfico vehicular, medido tanto en unidades vehiculares como ejes cobrables.

IV. TARIFAS

a. Servicios Regulados

i. Tarifas Finales

21. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2012-CD-OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de la Concesión. 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. Dicha tarifa fue calculada mediante la metodología de disposición a pagar (DAP).



Cuadro N° 3
TARIFAS FIJADAS POR EL REGULADOR
(En Nuevos Soles, incluye IGV)

Concesión	Tarifa	Descripción ^{1/}
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.

^{1/} Las unidades de vehículos ligeros equivalen a un eje cobrable.

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

22. Al cierre del 2015, la empresa no ha iniciado la explotación; por lo que no ha procedido al cobro de la tarifa fijada por el Regulador ni a los reajustes tarifarios anuales. Sin embargo, 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.
23. De acuerdo a dicha cláusula, el mecanismo de actualización de la Tarifa será el 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:

- $Peaje_{Ajustado}$: 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 Ajustado-
- 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 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.



24. La tarifa de peaje comprenderá una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida. Esta tarifa diferenciada es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km. Asimismo, este tipo de tarifas es aplicable a vehículos de transporte público, los cuales son usados por personas de recursos bajos¹.
25. Los servicios que son de carácter obligatorios a ser provistos por el concesionario tiene un precio cero, así tenemos 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 (ubicado en la garita de peaje), el concesionario determinará el precio.

V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

26. En el siguiente cuadro muestra las diversas obras realizadas sobre la infraestructura vial de los tramos que se encuentran bajo la administración del concesionario. En el Sector Nuevo Mocupe – Zaña se ha realizado la conservación de la superficie asfaltada existente, así como obras referentes al drenaje y señalización.

Cuadro N° 4
PRINCIPALES TRABAJOS EN LA CONCESIÓN

Red Vial	Tramo	Sector	Longitud (km)	Obras Principales
PE-1NJ (ramal)	0+000 - 10+700	Nuevo Mocupe - Zaña	10,7	Conservación de la superficie asfaltada existente. Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
PE-1NJ (ramal)	11+750 - 15+200	Zaña - Cayaltí	3,45	Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
PE-1NJ (ramal)	15+200 - 47+847	Cayaltí - Oyotún	32,647	Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa.

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

27. Mientras que en el Sector Zaña – Cayaltí las obras van dirigidas a la rehabilitación de la superficie asfaltada y también a la conservación obras de drenaje y señalización. Finalmente en el Sector Cayaltí – Oyotún que es el tramo más extenso, se realizó el mejoramiento a nivel de asfaltado con un tratamiento superficial del mismo.

a. Evolución de las inversiones

28. El concesionario del tramo vial Nuevo Mocupe – Cayaltí cumplió con la ejecución de la inversión establecida por contrato de concesión que ascendía a 24,85 millones de dólares, así como el incremento de metrados de la vía y las obras complementarias de estación de peaje. Sin embargo, aún queda pendiente la aprobación del último CAO

¹ En la literatura se les denomina a este tipo de peajes como precios sociales, los cuales son otorgados a determinados grupos de usuarios, a quienes el gobierno los subvenciona el uso de la carretera con algún tipo de precio sombra, o mediante cupones o subsidios. Estache y De Rus (2003)



(Certificado de Avance de Obras) y el pago del mismo, para que se dé inicio la explotación de los 3 tramos.

29. El motivo de la no aprobación del último CAO está relacionado con el incumplimiento en los niveles de servicio establecidos en el Anexo III² del contrato de concesión.

a. Cofinanciamiento

30. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento, por lo que los ingresos del Concesionario están dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (en adelante PAS). El PAS 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.
31. El monto del PAS se calcula como la suma del PAO (pago por obras) y el PAMO (pago por conservación y operación) y se financia 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 y la recaudación. En el Cuadro N° 5 se resume las principales características del Pago por Servicio.

Cuadro N° 5
ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS PAS

Ingresos ¹	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PPO	US\$ 15 621 462,00 ²		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\$ 1 443 029,00 ²		No incluye IGV.

¹ Nota: PPO= Pago por Obras, PAMO= Pago por Conservación y Operación

² 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

25. En lo referido al ajuste del 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.

26. 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:

² Referido a especificaciones técnicas y sobre la conservación de la vía.



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

Donde:

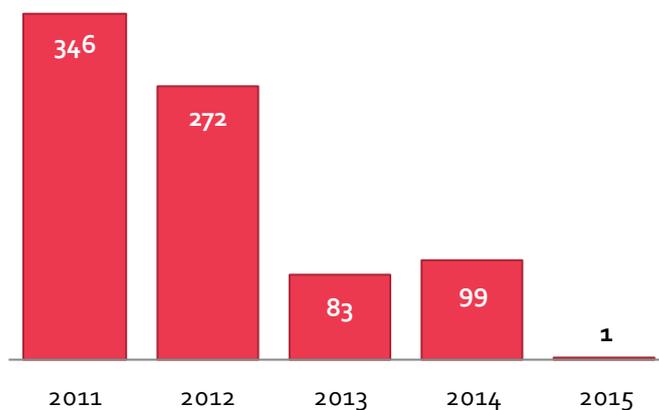
- $PAMO_{Ajustado}$: Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula.
- 0 : Fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 2008.
- i : Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota i del PAMO.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

a. Pagos al Estado

i. Aporte por regulación

32. Según la cláusula 15.9 del contrato de concesión del tramo vial refiere que el Concesionario deberá de dar un aporte por regulación al OSITRAN, que represente el 1% de sus ingresos de acuerdo a los describe la ley N° 26917 en su artículo 14 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales.

Gráfico N° 1
APORTE POR REGULACIÓN, 2011 – 2015
(Miles de Soles)



Fuente: Jefatura de Tesorería

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



33. En el 2015, Obrainsa aportó al regulador por este concepto 975 soles. Este menor aporte respecto a años anteriores es explicado por el hecho que el Concesionario ha cubierto la totalidad de la inversión comprometida, quedando solo el reconocimiento y efectivo del pago del último CAO. Asimismo, debido a que aún no se ha iniciado el cobro de peaje.

ii. Aporte por Supervisión

34. La cláusula 9.10 del Contrato de Concesión especifica que el CONCESIONARIO deberá transferir al REGULADOR hasta la suma de setecientos noventa mil doscientos cincuenta y uno y 88/100 Dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 790 251.88), por concepto de supervisión de Estudios y Obras.
35. Los mismos que se pagaron siguiendo las siguientes modalidades:
- Primera cuota equivalente al diez por ciento (10%) del monto correspondiente a la supervisión de Estudios y Obras, a pagarse a los treinta (30) Días Calendario de suscrito el contrato de supervisión.
 - El noventa por ciento (90%) restante del pago por supervisión de Estudios y Obras en doce (12) cuotas mensuales iguales, pagaderas al mes siguiente del inicio de las Obras de Construcción,
36. Los pagos por concepto de la supervisión de Estudios y Obras se efectuarán a través de la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración indicada en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato.
37. En caso que el costo de la supervisión de Estudios y Obras acordado entre el Regulador y el supervisor, sea menor al porcentaje indicado, la diferencia deberá transferirse a la cuenta de emergencia vial extraordinaria del fideicomiso de administración antes referido.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

a. Niveles de servicio

38. Respecto al Índice de Rugosidad Internacional (IRI) medido en ambos carriles para un tramo de la carretera concesionada a la empresa Obrainsa, en el primer y segundo carril mostraron un IRI de 1,56 y 1,55 respectivamente. De esta manera, los valores reportados se encuentran por debajo de lo máximo permitido en el contrato de concesión, (IRI de 2,0), en el periodo de recepción de obras³. Por otra parte respecto al Nivel de Servicio Global para el año 2015, este no ha sido medido, debido a que aún no se ha dado inicio a la explotación de los tramos concesionados.

³ Cuando se inicie la explotación de la concesión es decir el cobro por concepto de peaje, durante el periodo de conservación el IRI máximo exigido será de 3,50 con un intervalo de 200 metros. Está referido a superficie de Concreto Asfáltico



39.

VII. ANALISIS FINANCIERO

a. Estados Financieros

40. En lo que concierne al Estado de Resultados del año 2015, se muestra que la Concesionaria no ha recibido ingresos por concepto de PAS, dado que las obras ya han sido realizadas en su totalidad, y solo queda la aceptación del último CAO para dar inicio a la explotación de los tramos.
41. El Cuadro N° 6 muestra el Estado de Resultados Integrales, junto con el análisis horizontal y vertical. Cabe señalar que para el año 2015 no se realizó el análisis debido a que dicho año el Concesionario no registró ingresos de operación.
42. Por otro lado, debido a que las inversiones ya han sido completadas en su totalidad, los costos por dicho concepto también se han reducido considerablemente, pasando de 7,7 millones en el 2014 a 256 mil dólares en el 2015.
43. La utilidad bruta a diferencia del año anterior se muestra negativa (USD -256 mil), debido principalmente a la ausencia de ingresos de operación por parte del Concesionario.

Cuadro N° 6
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
(Miles de Soles)

CONCEPTO	2015	2014	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2015	2014	2015/2014
Ingresos de operación	-	9 857	100,0%		-100,0%
Costos de operación	(256)	(7 702)	-78,1%		-96,7%
Utilidad Bruta	(256)	2 155	21,9%		-111,9%
Gastos de administración	(426)	(542)	-5,5%		-21,4%
Utilidad de operación	(683)	1 613	16,4%		-142,3%
Ingresos financieros	-	5	0,0%		-100,0%
Gastos financieros	(172)	(177)	-1,8%		-2,4%
Otros ingresos y (gastos), neto	914	417	4,2%		119,2%
Utilidad neta antes de impuesto a la renta	59	1 854	18,8%		-96,8%
Impuesto a la renta	(8)	(561)	-6%		-98,5%
Utilidad (pérdida) neta del año	51	1 292	13%		-96%

Fuente: Estados Financieros Auditados - Valle Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. En lo que respecta a la utilidad de operación del 2015, esta asciende a -683 mil soles. Este resultado se explica por obtención de una utilidad bruta negativa y por los gastos operativos acontecidos en dicho año, los que en gran medida estuvieron comprendidos



por conceptos de seguros contratados por parte del concesionario (cerca del 70% del total).

45. Dentro de los conceptos que le ha permitido al concesionario terminar el año 2015 con una utilidad neta positiva (51 mil soles) se encuentran los otros ingresos netos percibidos, que ascienden a S/.915 mil, cifra mayor en más del 100% respecto al 2014. Cabe señalar que este incremento en otros ingresos se deriva de la ganancia neta que obtiene la empresa por variación de tipo de cambio.⁴
46. Mientras tanto en lo que concierne al Estado de Situación Financiera (Cuadro N° 7) se muestra un deterioro, tanto en los activos totales, como en cada uno de sus componentes, activo corriente y no corriente (-27% y -2% respectivamente para cada uno). De esta manera, se muestra una reducción de -26% en el total de Activos pasando de S/.16,7 millones en el 2014 a S/.12,4 millones en 2015.
47. La cuenta de efectivo y equivalente de efectivos, la misma que está compuesta por cuentas corrientes en moneda nacional y extranjera, mostró un considerable disminución, de -43% en el 2015 respecto a su similar del 2014 (pasando de 2,9 millones de dólares en el 2014 a 1,7 millones únicamente en el 2015). Otra de las cuentas que presentó una reducción significativa fue Otras Cuentas por Cobrar, la cual se redujo en -86%.

Cuadro N° 7
BALANCE GENERAL, 2015 - 2014, AL 31 DE DICIEMBRE
(Miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2015	2014		2015	2014
Activo Corriente			Pasivo Corriente		
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 679	2 931	Pagarés bancarios		
Cuentas por cobrar comerciales	9 339	8 599	Cuentas por pagar comerciales	25	59
Otras cuentas por cobrar	604	4 347	Cuentas por pagar vinculadas	5 674	9 948
Gastos contratados por anticipado	103	93	Cuentas por pagar diversas	27	13
Suministros Diversos	6	0			
Total del Activo corriente	11 731	15 970	Pasivo total	5 725	10 019
Activo no Corriente			Patrimonio		
Mobiliario y equipo	395	689	Capital	2 946	2 946
Impuesto a la renta diferido	267	0	Resultados acumulados	3 362	3 694
Intangibles, Neto	12	0	Reserva Legal	372	0
Total del Activo no corriente	674	689	Total de Patrimonio	6 681	6 640
TOTAL ACTIVO	12 405	16 659	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	12 405	16 659

Fuente: Estados financieros auditados de OBRAINSA - VALLE SEL ZAÑA S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

48. En lo que respecta a los activos no corrientes, la cuenta mobiliario equipo, que incluye la depreciación de los equipos mostró una reducción de -43%, pasando de S/. 689 mil en el 2014 a S/. 394 mil en el 2015. Esto podría deberse al hecho que la maquinaria y equipo a pesar de no estar operando contablemente se debe imputar el concepto de depreciación.

⁴ El tipo de cambio promedio en el 2014 fue de 2,989 soles por dólar, mientras que en el 2015 fue de 3,413 soles por dólar.



49. Por otro lado, sobre los pasivos de la empresa, estos han disminuido en -42,9%, mientras que el patrimonio no ha mostrado cambio alguno.
50. Cabe mencionar la ausencia de pasivos no corrientes tanto en el 2014 como el 2015, puede ser explicado al hecho que la empresa ya no tiene responsabilidades de inversión que requieran montos elevados de dinero por lo cual no le resulta conveniente endeudarse a largo plazo.
51. Al igual que sus cuentas por cobrar, las cuentas por pagar también han tenido una reducción significativa de -43% con respecto al 2014. Este concepto está referido a los saldos pendientes que tiene la concesión con sus empresas relacionadas y que están a la espera de la aprobación de las obras por parte del Concedente para que se haga efectivo el pago del último CAO.

b. Indicadores Financieros

i. Ratios de Rentabilidad

52. El Cuadro N° 8 muestra los ratios de rentabilidad, tal como se observa, los márgenes, tanto operativo como neto no han podido ser calculados debido que en el 2015 el Concesionario no obtuvo ingresos de operación.

Cuadro N° 8 RATIOS DE RENTABILIDAD, 2015-2014		
Ratio	2015	2014
Margen operativo	No Definido	0,16
Margen neto	No Definido	0,13
ROE	0,76%	19,46%
ROA	0,41%	7,76%

Fuente: Estados financieros auditados Obrainasa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

53. De otra lado, tanto el ROE (rendimiento sobre el patrimonio) como ROA (rendimiento sobre los activos), han sufrido reducciones significativas debido a que la utilidad neta en el 2015 se redujo en -96%.

ii. Ratios de Liquidez

54. La disminución de los pasivos permitió que los ratios de liquidez en el año 2015 mejoren sustancialmente, tal como se muestra en el Cuadro N° 9. Tanto la liquidez clásica como la Prueba Ácida ascendieron a 2,05 y 2,03 respectivamente, cifras mayores a las obtenidas en el 2014 (1,59 de Liquidez Clásica y 1,58 de Prueba Ácida). Esto significa que se tiene cerca de dos soles para responder a cada sol que tiene la empresa endeudada.



Cuadro N° 9
RATIOS DE LIQUIDEZ, 2015-2014

Ratio	2015	2014
Liquidez clásica	2,05	1,59
Prueba ácida	2,03	1,58

Fuente: Estados financieros auditados Obrainsa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

iii. Apalancamiento/endeudamiento

55. Por otro lado, referente a los Ratios de Apalancamiento y Endeudamiento se tiene que el ratio de Deuda de Obrainsa ha caído, de 0,6 a 0,46. Así, la empresa se apalanca de terceros con el 46% del total de sus activos que posee. Asimismo, el ratio de endeudamiento Pasivo – Patrimonio, que mide la relación existente entre el importe de los fondos propios de una empresa con relación a las deudas que mantiene tanto en el largo como en el corto plazo, fue de 86% en el 2015, porcentaje menor al obtenido en el 2014 (151%). Lo que indica que el Concesionario redujo su apalancamiento, y en el 2015 por cada sol que era aportado por los accionistas 0,86 soles era aporte de terceros (financiamiento externo).

Cuadro N° 10
RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2015-2014

Ratio	2015	2014
Ratio de deuda	0,46	0,60
Pasivo/Patrimonio	0,86	1,51

Fuente: Estados financieros auditados Obrainsa

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VIII. CONCLUSIONES

- El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, identificando los principales factores de operación, económicos y financieros que han influido en el mismo.
- Al respecto, el Concesionario ha cumplido con la ejecución del total de las Obras de Construcción y se encuentra pendiente de pago el último CAO, el saldo de las variaciones de metrados y modificaciones al EDI; así como la conservación que viene realizando el Concesionario desde el 05 de Febrero del 2012 hasta la fecha.
- Dado que se aún no se ha iniciado el proceso de explotación de la concesión, no se tiene referencia respecto a información de tráfico vehicular. Adicionalmente, no se tiene referencia sobre el desempeño operativo, a excepción del IRI que sí fue calculado, y encuentra dentro los umbrales permitidos que estipula el contrato de concesión.
- Debido a que el concesionario no reportó ingresos de operación (por no haber iniciado la explotación) ni tampoco por concepto de servicios de obras, la utilidad neta al finalizar el año se vio deteriorada. Sin embargo, Obrainsa muestra resultados en positivo, debido a las ganancias obtenidas por concepto de diferencial de tipo de cambio con lo que obtuvo cerca de un 1 millones de soles. Estos ingresos permitieron que las utilidades después de impuestos alcancen la cifra de 51 miles de soles.
- El Concesionario no posee deudas de largo plazo debido a que al haber cubierto la totalidad de inversiones, no le resulta necesario mantener deudas de largo plazo. Por otro lado si bien su capacidad de afrontar sus deudas de corto plazo se han visto beneficiadas en el 2015, debido a que presenta ratios de liquidez mejores que los del 2014, sus ratios de rentabilidad muestran deterioro, debido al retraso en el inicio de explotación de la carretera.



IX. ANEXOS

Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.			
Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún			
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015			
Tema	Contenido	Ref.	
Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none">▪ Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.)▪ Zaña – Cayaltí (3,450 Km.)▪ Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)	Cláusula 1.1. Anexo A (p. 01)	
Fecha de suscripción	30 de abril del 2009.	Contrato de concesión	
Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de inicio de explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 28) Cláusula 4.3. (p. 29)	
Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)	
Postores Interesados	<u>Primera y Segunda convocatoria:</u> <ul style="list-style-type: none">▪ JJC Contratistas Generales S.A.▪ Ingenieros Contratistas y Constructores Generales S.A (ICCGSA).▪ Graña y Montero GyM.▪ Compañía Minera San Martin S.A.▪ OBRAINSA.	Proinversión	
Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b (p. 54) Anexo VIII (p. 268)	
Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, USD 434 638,54).	Anexo I (p. 94)	
Pólizas de seguros	<u>A cargo del Concesionario:</u> <ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil.	Cláusula 12.2. a ,b, c, d (p. 62-64; 65)	



	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sobre los bienes en construcción. ▪ De riesgos laborales. ▪ Otras pólizas. 	
Inicio de explotación	La explotación se inicia cuando se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a las cláusulas 6.28. y 6.33.	Cláusulas 8.9. (p. 51)
Tarifas	Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Esta 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.	Cláusula 9.3. (p. 53)
Ajuste de peaje	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 según la variación del Índice de Precios al Consumidor del Perú publicado por el INEI.	Cláusula 9.6. (p. 54)
PAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 17 064 491,00. ▪ El PAS será de frecuencia trimestral teniendo como fuente: <ul style="list-style-type: none"> - el peaje, y; - el cofinanciamiento. ▪ El PAS equivale a la suma del PPO y PAMO. 	Cláusula 9.2. (p. 50) Anexo II 2, Apéndice II
PPO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El monto del Pago por Obras (PPO) es de USD 15 621 462,00 sin IGV) será cancelado por Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de Avance de Obra a través de los CAO's. ▪ El PAO se podrá ajustar por: <ul style="list-style-type: none"> - Variación de metrado conforme a los numerales 1.2. y 1.4. Apéndice III del Anexo II.1. - Variación de los precios de los insumos para la Construcción, aplicando las fórmulas polinómicas establecida para cada tramo. 	Anexo II.2., Apéndice II, 1.10. (p. 111) Anexo II.1., Apéndice IV, 1.3. (p. 105)



PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales.▪ El monto será reajustado anualmente por:<ul style="list-style-type: none">- Inflación y,- tipo de cambio.▪ Adicionalmente, el PAMO podrá ser revisado al 4to., 8vo. y 12do. año, contados a partir de la fecha de inicio de la explotación. Cualquier parte podrá solicitar la revisión de la estructura de sus componentes. El ajuste no podrá representar una variación real mayor al 5% del PAMO del año anterior.	Anexo II.2. Apéndice II 1.10. (p. 111) Anexo II.1. Apéndice IV 1.3. (p. 105)
CAO	Durante la Etapa de ejecución de las Obras el Concesionario solicitará al Regulador un Certificado de Aceptación de Obra (CAO), por cada Hito ejecutado.	Anexo II.1. Apéndice I, 2.1.-2.3. (p. 96)
Mecanismo de ajuste del PPO y PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ PPO se ajustara por:<ul style="list-style-type: none">- Variación de metrado.- Variación de precios de construcción.- Cumplimiento del Decreto Supremo N° 024-2007-MTC.▪ PAMO en Nuevos Soles por IPC.▪ PAMO en Dólares por IPC y TC.	Anexo I, Apéndice IV (p. 105-109).
Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 94)
Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none">▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.▪ Régimen de bienes.▪ Obras de Construcción.▪ De la Conservación de las Obras.▪ Explotación de la Concesión.▪ Régimen de Seguros.▪ Consideraciones Socio Ambientales.	Anexo X (p. 299-303)



		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fideicomiso de Administración. 	
	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente (Interés Público). ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario). 	Sección XVI (p. 78-84)
	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> asciende a USD 1 738 554,14 (10% de la Inversión Proyectada Referencial). ▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</u> asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV, equivalente a USD 858 602,26. 	<p>Anexo I (p. 96)</p> <p>Cláusula 11.2. (p. 60)</p> <p>Cláusula 11.3. (p. 60-61)</p>
	Garantías a favor del Concesionario	<p>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. Esta no constituye una garantía financiera.</p>	Cláusula 11.1. (p. 59)
	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas. - Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas. 	<p>Cláusula 18.10. (p. 88)</p> <p>Cláusula 18.11.a (p. 89)</p> <p>Cláusula 18.11.b (p. 89)</p>



	Equilibrio económico – financiero	<ul style="list-style-type: none">▪ El Regulador establecerá que el equilibrio se ha visto afectado cuando, debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre que para el Concesionario los ingresos, costos o ambos a la vez, han variado. Se restablecerá el equilibrio sobre la Base del EE.GG.PP, donde no sean verificables las variaciones de ingresos o costos.▪ Se establecerá la magnitud del desequilibrio, con opinión favorable del Regulador, cuando:<ul style="list-style-type: none">i) el resultado de ingresos menos costos, incluyen las variaciones por efecto de cambios en las leyes y disposiciones aplicables.ii) el resultado neto de ingresos menos costos debidamente y reconocidos por el Concedente y/o Regulador, que se hubiera obtenido si no se hubiesen dado los cambios en la leyes y disposiciones aplicables.	Cláusula 9.14.-9.17. (p. 57-58)
--	-----------------------------------	--	------------------------------------



Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

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 Ramírez

Sandra Queija de La Sotta

Victor Alejandro Chang Rojas

Wilmer Zela Moraya

Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez

Whiny Daise Espinoza Vega