



# INFORME DE DESEMPEÑO 2016

Concesión Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos





## Contenido

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA .....</b>	<b>1</b>
II.1.	Composición de la Empresa.....	1
II.2.	Principales características del contrato de concesión.....	1
II.3.	Área de Influencia .....	4
II.4.	Principales Activos de la Concesión .....	5
II.5.	Hechos Importantes .....	6
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>7</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>8</b>
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO .....</b>	<b>8</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>10</b>
VI.1.	Evolución de las inversiones.....	10
VI.2.	Pagos al Estado .....	11
<b>VII.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>12</b>
	<b>ANEXO N° 1 .....</b>	<b>13</b>
	<b>ANEXO N° 2 .....</b>	<b>13</b>

## Cuadros

Cuadro N° 1 Estructura de los ingresos PAS.....	2
Cuadro N° 2 Principales obras de rehabilitación y conservación .....	3
Cuadro N° 3 Tramos de la concesión.....	5
Cuadro N° 4 Detalle de los equipos.....	6
Cuadro N° 5 Tarifas fijadas por el regulador.....	9
Cuadro N° 6 Inversión reconocida anual, 2010-2014.....	10

## Gráficos

Gráfico N° 1 Aporte por regulación, 2011 – 2016 (Miles de Soles) .....	11
--	----

## Figuras

Figura N° 1: Ámbito de la concesión .....	5
Figura N° 2: Antes y después de la Concesión .....	6
Figura N° 3: Ambulancias equipadas.....	8



## I. 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 que han influido en el mismo.

El 30 de abril de 2009 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el concedente o MTC) suscribió con Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante, Obrainsa o el Concesionario) 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.

DATOS GENERALES	
Concesionario	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.
Composición accionaria	Obras de ingeniería S.A. (99,99%), Otros (0,01%)
Modalidad de la concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (build, operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 24,85 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2014	USD 24,83 millones (inc. IGV)
Suscripción de contrato	30 de abril de 2009
Inicio de la concesión	Aún no empieza a operar.
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	-

La Concesión se compone de 3 tramos que comprenden un total de 47 kilómetros de carretera que atraviesa el departamento de 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 caja 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 2016, 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. Dicha obra si bien fue culminada en 2014, no ha podido iniciarse el proceso de aceptación de la misma, pues



---

debido al desgaste por el uso normal de la vía y por el incremento del tráfico, no se cumple con los niveles de servicio estipulados en el contrato de concesión para el proceso de aceptación.

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.

Finalmente, durante 2016 el Concesionario no ha realizado pagos por concepto de Aporte por Regulación, debido a que no percibió ingresos por concepto de construcción ni operación.



---

# INFORME DE DESEMPEÑO

## CARRETERA NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN

---

### II. Aspectos generales de la empresa

#### II.1. 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.

#### II.2. 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 2016, 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.

#### Cofinanciamiento

5. La Concesión se otorgó bajo la modalidad cofinanciada, 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.



6. 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.

$$\text{Cofin} = \text{PPO} + \text{PAMO} - (\text{RecPeaje} - \text{Prov.Emerg.VialExtraor})$$

Donde:

- Cofin: Cofinanciamiento del Concedente
  - *RecPeaje*: Recaudación de Peaje
  - *Prov.Emerg.VialExtraor*: Provisión por emergencia vial extraordinaria
7. Conforme a la propuesta económica presentada por el adjudicatario en la etapa del Concurso, el monto por concepto de PAS asciende a USD 17 millones, conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1 Estructura de los ingresos PAS			
Ingresos <sup>1</sup>	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PPO	US\$ 15 621 462,00 <sup>2</sup>		Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's.
PAS =		- Peaje	No incluye IG.V.
		- Cofinanciamiento	Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años.
PAMO	US\$ 1 443 029,00 <sup>2</sup>		No incluye IG.V.

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: Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

8. Cabe mencionar que el PPO es cancelado por el concedente a través del fideicomiso de administración mediante la emisión del CAO. A la fecha queda pendiente la emisión del último CAO por un monto ascendente a cerca de USD 3,3 millones, el cual se tiene previsto pagar con la suscripción de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión
9. Por su parte, el PAMO comenzará a devengarse con el inicio de la etapa de explotación, la cual se iniciará una vez que se emita el último CAO. El PAMO será cancelado mediante cuotas trimestrales (de USD 360,7 mil) durante el tiempo que dure la explotación.
10. 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.



11. 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.

#### Compromisos de inversión y mantenimiento

12. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene a su cargo la rehabilitación de la superficie asfaltada existente del Tramo Zaña- Cayaltí, el mejoramiento a nivel de asfalto del tramo Cayaltí – Oyotún, así como la operación y conservación de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún (ver cuadro N° 1).

Cuadro N° 2					
Principales obras de rehabilitación y conservación					
Tramo	Descripción	Inicio	Fin	Longitud	Principales obras
1	Nuevo Mocupe - Zaña	0+000	10+700	10,70 km	<ul style="list-style-type: none"><li>• Conservación de la superficie asfaltada existente.</li><li>• Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.</li></ul>
2	Zaña-Cayaltí	11+750	15+200	3,45 km	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rehabilitación de la superficie asfaltada existente.</li><li>• Conservación de obras de arte y drenaje y señalización</li></ul>
3	Cayaltí-Oyotún	15+200	47+847	32,647 km	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mejoramiento a nivel de asfalto con tratamiento superficial bicapa</li></ul>
<b>TOTAL</b>				<b>46,797 km</b>	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

13. Así, entre las principales obras que consideran la inversión inicial del proyecto están: (i) reconfiguración de la subrasante existente; (ii) conformación del pavimento a nivel de asfalto con Tratamiento Superficial Bicapa; (iii) mejoramiento y construcción de



bremas; (iv) construcción, reconstrucción y/o rehabilitación de sistemas de drenaje; (v) obras de estabilización y protección de taludes; (vi) obras de encauce y defensa ribereña; (vii) construcción de badenes; (viii) construcción de muros de concreto y disipadores de energía aluvional; (ix) construcción y reconstrucción de pontones; (x) mejoramiento de la señalización y elementos de seguridad vial; (xi) construcción y equipamiento de estación de peaje; y, (xii) implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a usuarios.

#### Esquema de regulación tarifaria

14. En relación a las tarifas, conforme a lo establecido en la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa (peaje + IGV) a partir de la fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio brindado. 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.
15. La tarifa se cobrará en ambos sentidos de desplazamiento (cláusula 9.4), estableciéndose una tarifa básica para los vehículos ligeros y una tarifa básica por cada eje para los vehículos pesados (cláusula 9.5). 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.
16. En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del 10% del IPC, desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula (cláusula 9.5).

### **II.3. Área de Influencia**

17. Tal como se muestra en la Figura N° 1, el tramo concesionado atraviesa los distritos de Lagunas, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún ubicados en el departamento de Lambayeque, Provincia de Chiclayo. Así, 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



#### II.4. Principales Activos de la Concesión

##### Infraestructura

18. 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 el 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° 3 Tramos de la concesión				
Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Nuevo Mocupe	Zaña	10,7	Chiclayo
2	Zaña	Cayaltí	3,5	Chiclayo
3	Cayaltí	Oyotún	32,6	Chiclayo
Total			46,8	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

19. 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.
20. En la Figura N° 2 se muestra el antes y después de la infraestructura otorgada en administración al consorcio Obrainsa.



Figura N° 2: Antes y después de la Concesión



### Equipos de la concesión

21. El cuadro N° 2 muestra los equipos con los que cuenta el concesionario al 31 de diciembre del 2016. 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° 4  
Detalle de los equipos

ITEM		
1	Camioneta	1
2	Grúa	1
3	Ambulancia	1

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

## II.5. Hechos Importantes

22. El 27 de julio de 2016, el Concesionario y Concedente suscribieron el acta de acuerdo y fin de trato directo, mediante la cual se reconoce la conservación vial permanente realizada por el concesionario desde culminación de las primeras Intervenciones (en febrero de 2012) hasta la aceptación de las obras de construcción por un monto de USD 3 536 128.
23. El 09 de noviembre de 2016 se finalizó la etapa de evaluación conjunta del proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión<sup>1</sup>. Condicha adenda se busca viabilizar la aceptación de las obras de construcción, la emisión y pago de último Certificado de Avance de Obra –CAO (por el monto de USD 3,3 millones, incluido IGV) y dar inicio a la etapa de explotación de la concesión. Asimismo, mediante la adenda se busca incorporar la actividad de “Conservación Vial Inicial” con el fin de restituir los Niveles de Servicio establecidos en el Contrato, los mismo que han superado los límites admisibles, como

<sup>1</sup> Cabe señalar que, el 22 de octubre de 2015, el Concesionario presentó su propuesta de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.



consecuencia del uso de la vía entre la fecha de culminación de las Primeras Intervenciones del 04 de febrero de 2012 y la fecha de aceptación de las Obras de Construcción.

24. El 09 de diciembre de 2016, mediante Acuerdo N° 1995-602-16-CD-OSITRAN<sup>2</sup>, el Regulador emitió opinión técnica favorable al proyecto de adenda N° 1, sujeta al levantamiento de ciertas observaciones. Así, mediante Resolución Ministerial N° 263-2017 MTC/01.02 de fecha 17 de abril de 2017, se aprobó el texto de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.

### III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

25. 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.
26. 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.
27. 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.
28. 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.
29. 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.

<sup>2</sup> [www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/o/o/par/000001-TEMP/ACTAS/ACTA\\_CD\\_602-16.pdf](http://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/o/o/par/000001-TEMP/ACTAS/ACTA_CD_602-16.pdf)



- 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.
30. 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: Ambulancias equipadas**



31. Cabe mencionar que, al cierre de 2016, la unidad de peaje, los servicios de apoyo, las oficinas administrativas y equipos, han permanecido sin por brindar servicios debido a la falta de solución a la aceptación de las Obras de Construcción e Inicio de la Explotación.

#### **IV. Demanda de los servicios prestados**

32. Al 2016, 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.
33. 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.

#### **V. Esquema tarifario**

34. 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° 5**  
**Tarifas fijadas por el regulador**  
**(En Nuevos Soles, incluye IGV)**

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.

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

35. Al cierre del 2016, 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.
36. 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<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 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.
37. 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 bajos<sup>3</sup>.

38. 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.

## VI. Inversiones, cofinanciamiento y pagos al estado

### VI.1. Evolución de las inversiones

39. Al cierre de 2016, la inversión ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Regulador, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 99,9% en relación al compromiso total de inversión (USD 24,85 millones, incluido IGV). Cabe señalar que, dicha inversión se ejecutó en 2011 y 2012, años en los cuales el concesionario invirtió USD 19,3 y USD 5,5 millones, respectivamente.

Cuadro N° 6 Inversión reconocida anual, 2010-2014 (En miles de USD, inc. IGV)			
Año	Monto	Avance Anual	Avance Acumulado
2011	19 309	77,70%	77,70%
2012	5 524	22,23%	99,93%
2013	-	0,00%	99,93%
2014	-	0,00%	99,93%
2015	-	0,00%	99,93%
2016	-	0,00%	99,93%
<b>Total</b>	<b>24 833</b>		<b>99,93%</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

40. El 04 de febrero 2012 se culminaron todas las obras previstas en el Contrato de Concesión cumpliendo todos los estándares y niveles de servicio, con excepción de la Unidad de Peaje que no pudo culminarse por falta de entrega de terrenos por parte del Concedente. Recién en de noviembre de 2013, el MTC cumplió con la entrega de los terrenos necesarios para construir la unidad de peaje, obra que se culminó en setiembre de 2014<sup>4</sup>. No obstante, aun cuando se terminó de construir dicha obra, a la fecha la misma no ha sido aceptada por el Concedente, pues el retraso en la ejecución de la obra habría

<sup>3</sup> 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)

<sup>4</sup> El 04 de setiembre de 2014, el Concesionario concluyó con la ejecución de las Obras Complementarias que forman parte de las Obras de Construcción, correspondiente a: i) la edificación de la unidad de peaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, entre otros; y ii) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos; terminándose con ello el último Hito Constructivo de las Obras de Construcción



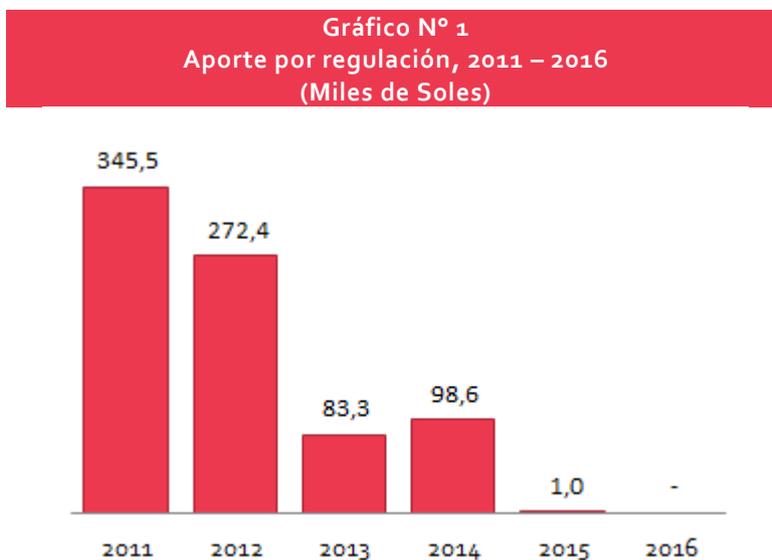
afectado el cumplimiento de los niveles de servicios en aproximadamente 2 kilómetros de la vía, debido al desgaste por el uso normal y al incremento del tráfico.

41. Así, pese a que el Concesionario ha cumplido con la ejecución del total de las obras de construcción, aún queda pendiente la aprobación del último CAO (Certificado de Avance de Obras) correspondiente a la Unidad de Peaje y el pago del mismo, para que se dé inicio la explotación de los 3 tramos el cual debería realizarse el 2017.

## VI.2. Pagos al Estado

### Aporte por regulación

42. 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.



Fuente: Gerencia de Administración - OSITRAN  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

43. En el 2016, Obrainsa no aportó al regulador pago por aporte por regulación. La falta de aportes es explicada 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.

### Aporte por Supervisión

44. La cláusula 9.10 del Contrato de Concesión especifica que el Concesionario debe transferir al Regulador una suma ascendente a USD 790,25 mil por concepto de supervisión de Estudios y Obras. Los mismos que se pagaron siguiendo las siguientes modalidades:



- Primera cuota equivalente al 10% del monto correspondiente a la supervisión de Estudios y Obras, a pagarse a los 30 días calendario de suscrito el contrato de supervisión.
  - El 90% restante del pago por supervisión de Estudios y Obras en 12 cuotas mensuales iguales, pagaderas al mes siguiente del inicio de las Obras de Construcción.
45. 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.
46. 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.

## VII. Conclusiones

47. 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.
48. 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.
49. La Concesión presentó el proyecto de Adenda N° 1, el cual se encuentra pendiente de aprobación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con el cual se iniciarían las actividades de explotación de la vía.
50. 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 ni los niveles de servicio de la vía.



## Anexo N° 1

### Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.			
CARRETERA: MOCUPE –CAYALTÍ-OYOTÚN			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"><li>- Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.)</li><li>- Zaña – Cayaltí (3,450 Km.)</li><li>- Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)</li></ul>	Cláusula 1.1. Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	30 de abril del 2009.	Contrato de concesión
3	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)
4	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
5	Postores Interesados	<u>Primera y Segunda convocatoria:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- JJC Contratistas Generales S.A.</li><li>- Ingenieros Contratistas y Constructores Generales S.A (ICCGSA).</li><li>- Graña y Montero GyM.</li><li>- Compañía Minera San Martin S.A.</li></ul> OBRAINSA.	Proinversión
6	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)
7	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)
8	Pólizas de seguros	<u>A cargo del Concesionario:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>- De responsabilidad civil.</li><li>- Sobre los bienes en construcción.</li><li>- De riesgos laborales.</li><li>- Otras pólizas.</li></ul>	Cláusula 12.2. a, b, c, d (p. 62-64; 65)
9	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)
10	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li></ul>	Cláusula 9.3. (p. 53)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.**  
**CARRETERA: MOCUPE –CAYALTÍ-OYOTÚN**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	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)
12	PAS	<ul style="list-style-type: none"><li>- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 17 064 491,00.</li><li>- El PAS será de frecuencia trimestral teniendo como fuente:<ul style="list-style-type: none"><li>o el peaje, y;</li><li>o el cofinanciamiento.</li></ul></li><li>- El PAS equivale a la suma del PPO y PAMO.</li></ul>	Cláusula 9.2. (p. 50) Anexo II 2, Apéndice II
13	PPO	<ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li><li>- El PAO se podrá ajustar por:<ul style="list-style-type: none"><li>o Variación de metrado conforme a los numerales 1.2. y 1.4. Apéndice III del Anexo II.1.</li></ul></li></ul> 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)
14	PAMO	<ul style="list-style-type: none"><li>- El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales.</li><li>- El monto será reajustado anualmente por:<ul style="list-style-type: none"><li>o Inflación y,</li><li>o tipo de cambio.</li></ul></li><li>- 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.</li></ul>	Anexo II 2. Apéndice II 1.10. (p. 111) Anexo II.1. Apéndice IV 1.3. (p. 105)
15	CAO	<ul style="list-style-type: none"><li>- Durante la Etapa de ejecución de las Obras el Concesionario solicitará al Regulador un Certificado de Aceptación de Obra (CAO), por cada Hito ejecutado.</li></ul>	Anexo II.1. Apéndice I, 2.1.-2.3. (p. 96)
16	Mecanismo de ajuste del PPO y PAMO	<ul style="list-style-type: none"><li>- PPO se ajustara por:<ul style="list-style-type: none"><li>o Variación de metrado.</li><li>o Variación de precios de construcción.</li><li>o Cumplimiento del Decreto Supremo N° 024-2007-MTC.</li></ul></li><li>- PAMO en Nuevos Soles por IPC.</li><li>- PAMO en Dólares por IPC y TC.</li></ul>	Anexo I, Apéndice IV (p. 105-109).
17	Compromiso de Inversión	<ul style="list-style-type: none"><li>- Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).</li></ul>	Anexo I (p. 94)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.**  
**CARRETERA: MOCUPE –CAYALTÍ-OYOTÚN**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	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>- Fideicomiso de Administración.</li></ul>	Anexo X (p. 299-303)
19	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vencimiento del plazo.</li><li>- Mutuo Acuerdo.</li><li>- Incumplimiento del Concesionario.</li><li>- Incumplimiento del Concedente.</li><li>- Decisión Unilateral del Concedente (Interés Público).</li></ul> Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Sección XVI (p. 78-84)
20	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</b> asciende a USD 1 738 554,14 (10% de la Inversión Proyectada Referencial).</li></ul> <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</b> asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV, equivalente a USD 858 602,26.	Anexo I (p. 96) Cláusula 11.2. (p. 60) Cláusula 11.3. (p. 60-61)
21	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. Esta no constituye una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 59)
22	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>- Trato Directo.</li><li>- Arbitraje:<ul style="list-style-type: none"><li>o Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas.</li></ul></li></ul> Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.	Cláusula 18.10. (p. 88) Cláusula 18.11.a (p. 89) Cláusula 18.11.b (p. 89)



Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré (e)  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

Ricardo Quesada Oré  
**Jefe de Estudios  
Económicos**

Melina Caldas Cabrera (e)  
**Jefe de Regulación**

#### ELABORACIÓN

---

Oscar Ubillús Ramirez