



# INFORME DE DESEMPEÑO 2017

## Concesión del 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>4</b>  |
|              | II.1. Composición de la Empresa.....                              | 4         |
|              | II.2. Principales características del contrato de concesión ..... | 4         |
|              | II.3. Área de Influencia .....                                    | 8         |
|              | II.4. Principales Activos de la Concesión .....                   | 9         |
|              | II.5. Hechos Importantes.....                                     | 10        |
| <b>III.</b>  | <b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>  | <b>11</b> |
| <b>IV.</b>   | <b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....</b>                    | <b>11</b> |
| <b>V.</b>    | <b>ESQUEMA TARIFARIO.....</b>                                     | <b>12</b> |
| <b>VI.</b>   | <b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>                        | <b>13</b> |
|              | VI.1. Evolución de las inversiones.....                           | 13        |
|              | VI.2. Pagos al Estado .....                                       | 14        |
| <b>VII.</b>  | <b>INDICADORES COMERCIALES.....</b>                               | <b>15</b> |
| <b>VIII.</b> | <b>CONCLUSIONES .....</b>   | <b>15</b> |
|              | <b>ANEXOS.....</b>  | <b>17</b> |

## Cuadros

|  |    |
|--|----|
| Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión .....                   | 4  |
| Cuadro N° 2: Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO) .....         | 5  |
| Cuadro N° 3: Principales obras de rehabilitación y conservación..... | 7  |
| Cuadro N° 4: Moficaciones Contractuales .....                        | 8  |
| Cuadro N° 5: Tramos de la concesión .....                            | 9  |
| Cuadro N° 6: Tarifas fijadas por el regulador .....                  | 12 |

## Gráficos

|  |    |
|--|----|
| Gráfico N° 1: Datos Generales de la Concesión.....                             | 9  |
| Gráfico N° 2: Antes y después de la Concesión .....                            | 10 |
| Gráfico N° 3: Inversión reconocida anual, 2011-2017 .....                      | 13 |
| Gráfico N° 4: Aporte por regulación, 2011-2017 .....                           | 14 |
| Gráfico N° 5: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAO 2011 - 2017..... | 15 |



## I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en el 2017, 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.

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 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 2017, el Concesionario ha presentado un avance de 99,93% de cumplimiento de su compromiso de inversiones, encontrándose reconocidas por parte del Regulador desde el 21 de diciembre de 2017. Las obras si bien fueron culminadas en 2014, proceso de aceptación de la misma presentó demoras, pues el Concesionario no cumplió con los niveles de servicio estipulados en el contrato de concesión, debido al desgaste por el uso normal de la vía y al incremento del tráfico.

Al cierre del año 2017, 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.

durante 2017 el Concesionario aportó cerca de S/ 153,0 miles al regulador por concepto de aporte por regulación. Los pagos se realizaron el 17 de marzo de 2017 y el 18 de enero de 2018 correspondiente a los meses de febrero (S/ 98,0) y diciembre (S/ 55,26) de 2017, siendo estos los únicos meses que se realizó el aporte por regulación.

Finalmente, durante 2017, el cofinanciamiento devengado por el Estado por concepto de PAO ascendió a S/ 6,6 millones. Entre 2011 y 2017, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAO (devengados conforme al reconocimiento de los avances de obra) ascendió a S/ 101 millones, de los cuales el 80% se devengó durante 2011 y 2012, en que se ejecutaron la mayor parte de las inversiones.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2017

## CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN

### II. Aspectos generales de la empresa

#### II.1. Composición de la Empresa

1. La empresa Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante Obrainsa o concesionaria) fue constituida en Perú el 11 de marzo de 2009, 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. La concesionaria tiene por finalidad dedicarse, exclusivamente, a las actividades de construcción, conservación y explotación del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyatún

#### 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 el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyatún, (en adelante, el Contrato de Concesión) ubicado en la región de Lambayeque.

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| 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 2017 | USD 24,83 millones (inc. IGV)                    |
| Suscripción de contrato     | 30 de abril de 2009                              |
| Inicio de la concesión      | Al 2017 no opera                                 |
| Vigencia de la Concesión    | 15 años  |
| Número de Adendas           | -  |

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

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 se encuentra dentro del marco de 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, en diciembre de 2017 recién se ha podido iniciar el proceso de aceptación de obras, luego de haberse suscrito la adenda N° 1 el 18 de abril de 2017.

#### 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.

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

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° 2: Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO)**

| Ingresos <sup>1</sup> | Monto                          | Fuentes                       | Procedimiento de pago  |
|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|--|
| PAO                   | USD 15 621 462,00 <sup>2</sup> | - Peaje<br>- Cofinanciamiento | Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's.<br>No incluye IGV. |
| PAMO                  | USD 1 443 029,00 <sup>2</sup>  |                               | Cancelado trimestralmente durante un período de quince años.<br>No incluye IGV.                            |

1/ Nota: PAO= 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: Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

8. Cabe mencionar que el PAO es cancelado por el concedente a través del fideicomiso de administración mediante la emisión del CAO. A diciembre de 2017 se tiene pendiente de cobro USD 2 millones incluido IGV. Por otra parte durante la ejecución del proyecto se



realizaron ajustes de metrados por un importe de US\$ 4 millones que no pertenecen al PAO y que conforme lo establecido en el contrato de concesión debían ser cancelados en el último hito constructivo junto con el último CAO. Sin embargo, mediante acuerdo con el concedente, este realizó un pago siendo que, a diciembre de 2017, se tenía pendiente un pago de US\$1,1 millones.

9. Por su parte, el PAMO tiene por finalidad retribuir las actividades de conservación y operación, el cual 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. En caso que el peaje no cubra el PAMO, la diferencia será aportada por el Estado Peruano.
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 siguiente).



Cuadro N° 3: Principales obras de rehabilitación y conservación

| Tramo        | Descripción         | Inicio | Fin    | Longitud         | Principales obras  |
|--------------|---------------------|--------|--------|------------------|--|
| 1            | Nuevo Mocupe - Zaña | 0+000  | 10+700 | 10,70 km         | - Conservación de la superficie asfaltada existente.<br>- Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.  |
| 2            | Zaña-Cayaltí        | 11+750 | 15+200 | 3,45 km          | - Rehabilitación de la superficie asfaltada existente.<br>- Conservación de obras de arte y drenaje y señalización |
| 3            | Cayaltí-Oyotún      | 15+200 | 47+847 | 32,647 km        | - Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa   |
| <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) reconformación de la subrasante existente; (ii) conformación del pavimento a nivel de asfaltado 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 dissipadores 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 mediante la siguiente fórmula

$$Peaje_{ajustado} = Peaje \times \left( \frac{CPI_i}{CPI_0} \right)$$

Donde:

Peaje Ajustado: Es el monto a cobrar en Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.

Peaje: Es el monto en Soles del peaje determinado por el REGULADOR.

Periodo i: Es el mes anterior al que se realiza el cálculo de Peaje Ajustado.



Periodo o: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.  
IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

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).

#### Modificaciones contractuales

17. En el 2017 se firmó la primera adenda al contrato de concesión con el objetivo de viabilizar la aceptación de las obras de construcción, emisión y pago del CAO y dar inicio a la etapa de explotación. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las principales modificaciones:

| Cuadro N° 4: Moficaciones Contractuales |   |
|---|---|
| Adenda 1                                |   |
| Fecha de suscripción:                   | 18 de abril de 2017   |
| Principales modificaciones:             | (1) Se incluyó la cláusula 6.29 A que establece el procedimiento de aceptación de obras. (2) Redefinir el procedimiento para la emisión del último CAO. (3) Se modificó la cláusula 8.9 del Contrato de Concesión referida al inicio de la explotación. |

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

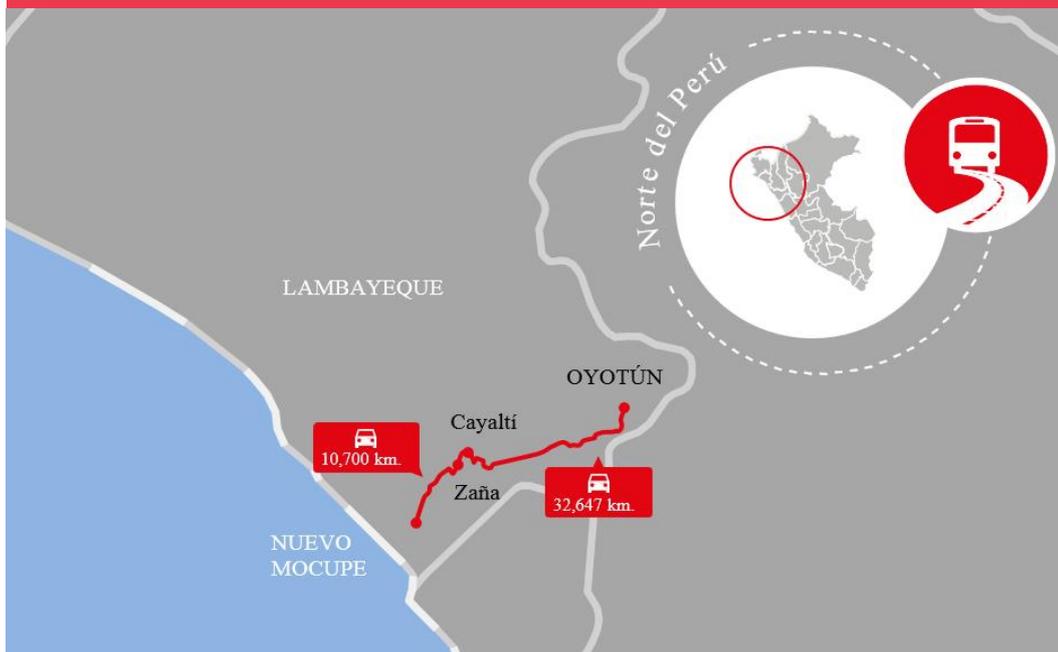
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

### II.3. Área de Influencia

18. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, 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.



Gráfico N° 1: Datos Generales de la Concesión



Fuente: Memoria Institucional de OSITRAN 2016

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

## II.4. Principales Activos de la Concesión

### Infraestructura

19. La Concesión está ubicada en Lambayeque y comprende una extensión de aproximadamente 4,7 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° 5: 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  |
| <b>Total</b> |              |         | <b>46,8</b>   |           |

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN

20. 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. En la siguiente figura se muestra el antes y después de la infraestructura otorgada en administración al consorcio Obrainsa.



Gráfico N° 2: Antes y después de la Concesión



Fuente: Plan de Negocios 2018 de Obrainsa

### Equipos de la concesión

21. Los equipos con los que cuenta el concesionario al 31 de diciembre del 2017, 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.

### **II.5. Hechos Importantes**

22. En el tramo concesionado se vienen realizando actividades de limpieza de calzada y bermas. En los primeros meses de 2017 la vía se vio afectada levemente por huaycos, sobretodo en la quebrada de Nanchoc, a causa del fenómeno climatológico de “El niño Costero”.
23. El 18 de abril de 2017 se firmó la adenda N° 1 al contrato de concesión, la cual tiene por objetivo viabilizar la aceptación de las obras de construcción, emisión y pago del CAO y dar inicio a la etapa de explotación.
24. En diciembre de 2017 se realiza el proceso de aceptación de obras, para ello se procedió al pago del último hito constructivo – Pago por Obras (PAO) ajustado al 2012 y al saldo de variación de metrados ajustado al 2012, quedando pendiente el pago de la conservación permanente realizado entre el 28 de julio de 2016 al 30 de diciembre de 2017.
25. A pesar que las obras fueron recepcionadas el 21 de diciembre de 2017 el contrato de concesión aún se encuentra en la etapa de construcción, pese a ello el concesionario viene haciendo trabajos de conservación aun cuando no se ha habilitado la etapa de explotación.



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

26. 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.
27. 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.
28. 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.
29. 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.
30. 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.
31. Cabe mencionar que, al cierre de 2017, 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. Dado que no se ha dado inicio a la etapa de explotación el concesionario no puede cobrar el peaje por el uso de la vía, es por ello que no se tiene una medida del tráfico vehicular.



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° 6: Tarifas fijadas por el regulador**  
(En Soles, incluido IGV)

| Concesión                          | Tarifa       |      | Descripción   |
|------------------------------------|--------------|------|---|
| Nuevo Mocupe – Cayaltí<br>– 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 2017, 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. 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, principalmente, por personas de bajos recursos<sup>1</sup>.
37. Los servicios que son de carácter obligatorios a ser provistos por el concesionario tienen 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.

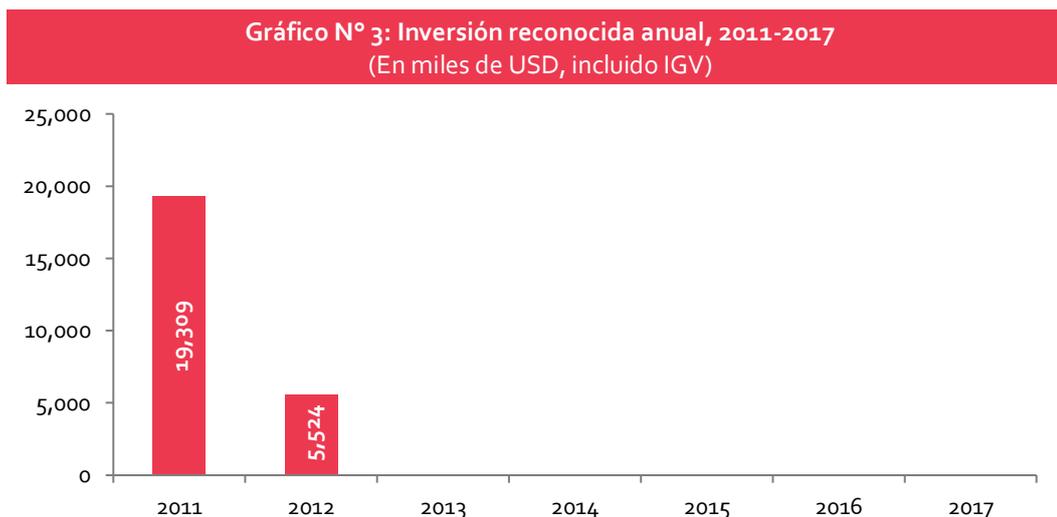
<sup>1</sup> En la literatura se les denomina a este tipo de peajes como precios sociales, los cuales son otorgados a determinados grupos de usuarios, a quienes el gobierno les subvenciona el uso de la carretera con algún tipo de precio sombra, o mediante cupones o subsidios. Estache y De Rus (2003).



## VI. Inversiones y pagos al estado

### VI.1. Evolución de las inversiones

38. Al cierre de 2017, 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.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

39. Las obras de construcción se iniciaron el 09 de enero de 2011 y culminaron el 05 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, debido a ello no se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras. 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>2</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 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.
40. Así a diciembre de 2017 recién se ha podido iniciar el proceso de aceptación de obras luego de la firma de la adenda N° 1 al contrato de concesión, ello ha permitido la aceptación del avance de obras de construcción, la emisión y pago del último Certificado de Avance de Obra (CAO) incluyendo la variación de metrados.

<sup>2</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

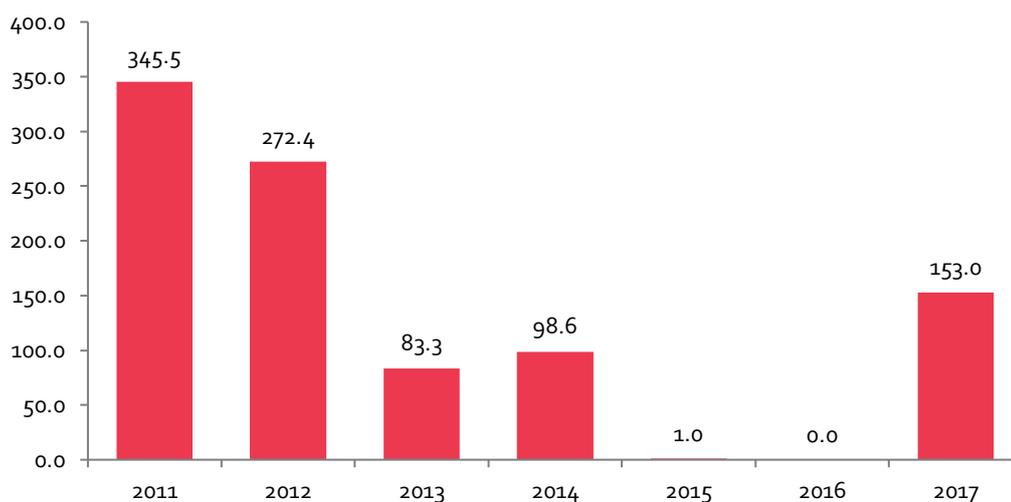


## VI.2. Pagos al Estado

### Aporte por regulación

41. 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° 4: Aporte por regulación, 2011-2017**  
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

42. En el 2017, Obrainsa aportó alrededor de S/ 153,0 miles al regulador por concepto de aporte por regulación. Los pagos se realizaron el 17 de marzo de 2017 y el 18 de enero de 2018 correspondiente a los meses de febrero (S/ 98,0) y diciembre (S/ 55,26) de 2017, siendo estos los únicos meses que se realizó el aporte por regulación.

### Aporte por Supervisión

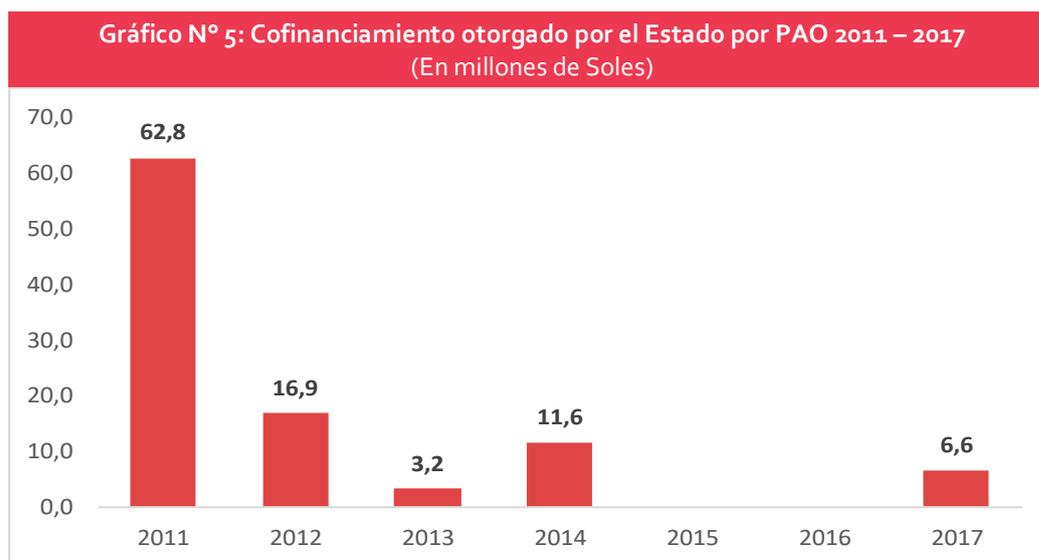
43. La cláusula 9.10 del Contrato de Concesión especifica que el Concesionario debe transferir al Regulador una suma ascendente a USD 790,25 mil por concepto de supervisión de Estudios y Obras. Los mismos que se pagaron siguiendo las siguientes modalidades:
- Primera cuota equivalente al 10% del monto 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.
44. 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.



45. 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. Indicadores comerciales

46. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>3</sup>, se puede obtener los montos devengados por el Concedente por concepto de PAS (PAMO + PAO)<sup>4</sup>. Cabe señalar que, en la medida que la concesión no se encuentra en explotación no se han devengado recursos por concepto de PAMO.
47. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2017, el cofinanciamiento devengado por el Estado por concepto de PAO ascendió a S/ 6,6 millones. Entre 2011 y 2017, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAO (devengados conforme al reconocimiento de los avances de obra) ascendió a S/ 101 millones, de los cuales el 80% se devengó durante 2011 y 2012, en que se ejecutaron la mayor parte de las inversiones.



Fuente: Gerencia de Administración - OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

## VIII. Conclusiones

48. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en el año 2017, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo.

<sup>3</sup> MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

<sup>4</sup> En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecida para recibir los pagos correspondientes.



49. El 18 de abril de 2017 se firmó la primera adenda al contrato de concesión, la cual tuvo por objetivo viabilizar la aceptación de obras de construcción, emisión y pago del CAO y dar inicio a la etapa de explotación de la concesión.
50. Dado que no se ha dado inicio a la etapa de explotación el concesionario no está facultado de cobrar el peaje por el uso de la vía, por ello no se está contabilizando el tráfico de la concesión.
51. Al cierre del 2017, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocido por el OSITRAN, asciende a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 99,9% del total de la inversión comprometida (USD 24,85 millones, incluido IGV). En el 2017 OSITRAN no ha reconocido inversiones por parte del concesionario.
52. En el 2017 Obrainsa aportó alrededor de S/ 153,0 miles al regulador por concepto de aporte por regulación. Los pagos se realizaron el 17 de marzo de 2017 y el 18 de enero de 2018 correspondiente a los meses de febrero (S/ 98,0) y diciembre (S/ 55,26) de 2017, siendo estos los únicos meses que se realizó el aporte por regulación.
53. Durante 2017, el cofinanciamiento devengado por el Estado por concepto de PAO ascendió a S/ 6,6 millones. Entre 2011 y 2017, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAO (devengados conforme al reconocimiento de los avances de obra) ascendió a S/ 101 millones, de los cuales el 80% se devengó durante 2011 y 2012, en que se ejecutaron la mayor parte de las inversiones.



## ANEXOS

### Anexo N° 1

#### Ficha de Contrato

| <b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b>                          |                       |   |  |
|--|-----------------------|---|--|
| <b>Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.</b> |                       |   |  |
| <b>Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún</b>              |                       |   |  |
| <b>Fecha de actualización: 19 de julio de 2017</b>             |                       |   |  |
| Nº   | 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.<br>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)<br>Cláusula 4.3. (p. 29) |
| 4  | Adendas               | <b>Adenda 1</b> : 18 de abril 2017  | Adenda 1                                       |
| 5  | Modalidad             | Cofinanciada.   | Cláusula 2.5. (p. 23)                          |
| 6  | 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><li>▪ OBRAINSA.</li></ul> | Proinversión                                   |
| 7  | Factor de competencia | Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.  | Cláusula 9.7.b (p. 54)<br>Anexo VIII (p. 268)  |
| 8  | 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)                                |
| 9  | 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<br>(p. 62-64; 65)    |
| 10   | 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)                         |
| 11   | 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)                          |
| 12   | 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)                          |



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.**  
**Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún**

**Fecha de actualización: 19 de julio de 2017**

| Nº | Tema                               | Contenido   | Ref.  |
|----|------------------------------------|---|---|
| 13 | 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>- el peaje, y;</li><li>- el cofinanciamiento.</li></ul></li><li>▪ El PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.</li></ul>  | Cláusula 9.2. (p. 50)<br>Anexo II 2, Apéndice II  |
| 14 | PAO                                | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ El monto del Pago por Obras (PAO) 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>- Variación de metrado conforme a los numerales 1.2. y 1.4. Apéndice III del Anexo II.1.</li><li>- Variación de los precios de los insumos para la Construcción, aplicando las fórmulas polinómicas establecida para cada tramo.</li></ul></li></ul>  | Anexo II.2.,<br>Apéndice II, 1.10. (p. 111)<br>Anexo II.1.,<br>Apéndice IV, 1.3. (p. 105) |
| 15 | 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>- Inflación y,</li><li>- 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.<br>Apéndice II 1.10. (p. 111)<br>Anexo II.1.<br>Apéndice IV 1.3. (p. 105)     |
| 16 | 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.<br>Apéndice I, 2.1.-2.3.<br>(p. 96)   |
| 17 | Mecanismo de ajuste del PAO y PAMO | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ PAO se ajustara por:<ul style="list-style-type: none"><li>- Variación de metrado.</li><li>- Variación de precios de construcción.</li><li>- 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<br>(p. 105-109).   |
| 18 | Compromiso de Inversión            | Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).  | Anexo I (p. 94)   |
| 19 | 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)  |
| 20 | 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><li>▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).</li></ul>  | Sección XVI (p. 78-84)  |



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.**  
**Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún**

**Fecha de actualización: 19 de julio de 2017**

| Nº | Tema                                | Contenido  | Ref.  |
|----|-------------------------------------|--|---|
| 21 | 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><li>▪ <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</b> asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGTV, equivalente a USD 858 602,26.</li></ul>   | Anexo I (p. 96)<br>Cláusula 11.2. (p. 60)<br>Cláusula 11.3. (p. 60-61)          |
| 22 | 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)  |
| 23 | Solución de controversias           | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Trato Directo.</li><li>▪ Arbitraje:<ul style="list-style-type: none"><li>- Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas.</li><li>- Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.</li></ul></li></ul>   | Cláusula 18.10. (p. 88)<br>Cláusula 18.11.a (p. 89)<br>Cláusula 18.11.b (p. 89) |
| 24 | Equilibrio económico – financiero   | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 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.</li><li>▪ Se establecerá la magnitud del desequilibrio, con opinión favorable del Regulador, cuando:<ul style="list-style-type: none"><li>i) el resultado de ingresos menos costos, incluyen las variaciones por efecto de cambios en las leyes y disposiciones aplicables.</li><li>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.</li></ul></li></ul> | Cláusula 9.14.-9.17.<br>(p. 57-58)  |



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

---

Luis Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

---

Sandra Queija de La Sotta    Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Estudios                      Jefe de Regulación  
Económicos

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista  
Wilmer Zela Moraya - Especialista  
Victor Chang Rojas - Analista  
Oscar Ubillús Ramírez – Analista  
Andrea Raza Herrera – Practicante  
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante