



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	4
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	6
	II.1. Composición de la Empresa Concesionaria.....	6
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
	II.3. Área de Influencia	8
	II.4. Principales Activos de la concesión.....	9
	II.5. Hechos de importancia	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	10
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	11
	IV.1. Tráfico vehicular	11
	IV.2. Servicios complementarios.....	13
V.	ESQUEMA TARIFARIO	14
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	15
	VI.1. Evolución de las inversiones	15
	VI.2. Pagos al Estado	16
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	17
	VII.1. Niveles de servicio.....	17
	VII.2. Indicadores de Tráfico	18
	VII.3. Accidentes	19
	VII.4. Reclamos.....	21
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	22
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	22
	IX.1. Estados financieros	22
	IX.2. Indicadores Financieros.....	24
X.	CONCLUSIONES	26
XI.	ANEXOS	28



CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Canchaque: Aspectos Generales de la Concesión	6
Cuadro N° 2 Concesión Canchaque: Adendas suscritas	8
Cuadro N° 3 Concesión Canchaque: Descripción de la infraestructura vial.....	9
Cuadro N° 4 Concesión Canchaque: Equipamiento	9
Cuadro N° 5 Concesión Canchaque: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2018	13
Cuadro N° 6 Concesión Canchaque: Motivo de llamada de emergencia, 2018.....	14
Cuadro N° 7 Tarifas 2018 en la estación de peaje Loma Larga	15
Cuadro N° 8 Concesión Canchaque: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2018.....	19
Cuadro N° 9 Concesión Canchaque: Reclamos presentados, 2010-2018.....	22
Cuadro N° 10 Estado de Resultados Integrales. 2018 - 2017	23
Cuadro N° 11 Estado de Situación Financiera, 2018 - 2017	24
Cuadro N° 12 Ratios de Liquidez, 2018 - 2017.....	25
Cuadro N° 13 Ratios de Endeudamiento financiero, 2018 - 2017	25
Cuadro N° 14 Ratios de Rentabilidad, 2018 - 2017	26

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Tráfico vehicular en la Concesión Canchaque, por tipo de vehículo, 2010-2018..	12
Gráfico N° 2 Concesión Canchaque: Tráfico por mes, 2017-2018.....	12
Gráfico N° 3 Concesión Canchaque: Llamadas de emergencia, 2013 – 2018	13
Gráfico N° 4 Concesión Canchaque: Asistencias mecánicas, 2017 – 2018	14
Gráfico N° 5 Concesión Canchaque: Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 – 2018.	16
Gráfico N° 6 Concesión Canchaque: Aportes por Regulación, 2013 – 2018.	17
Gráfico N° 7 Concesión Canchaque: Nivel de servicio global, 2015 - 2018.....	18
Gráfico N° 8 Concesión Canchaque: IMD Mensual, 2017 – 2018.....	19
Gráfico N° 9 Concesión Canchaque: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014 – 2018.....	20
Gráfico N° 10 Concesión Canchaque: Daños personales por accidentes 2014 – 2018	20
Gráfico N° 11 Concesión Canchaque: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencia 2018 ..	21
Gráfico N° 12 Concesión Canchaque: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2018.....	21
Gráfico N° 13 Concesión Canchaque: Recaudación por cobro de peaje 2010-2018.....	22



INFORME SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE TRÁFICO, INDICADORES OPERATIVOS, INGRESOS PERCIBIDOS E INVERSIONES EJECUTADAS.



EMPALME 1B – BUENOS AIRES

I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque en el año 2018, identificando los principales factores operativos y económicos que han influido en el mismo.

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

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

La Concesión tiene una extensión de 76,94 km y se compone de 3 subtramos, el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, mientras que el segundo une los distritos de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km finalmente el último comunica el distrito de Piedra Azul con el distrito de Canchaque (Provincia de Huancabamba) y posee una extensión equivalente a 12,88 km.

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

En esta concesión circularon en el 2018 un total de 143,6 mil unidades vehiculares, lo que representó un incremento del 22,2% en relación al año anterior. Del total de vehículos registrados, cerca de 52,1 mil fueron vehículos pesados (36,3%) y 91,5 mil vehículos ligeros (63,7%). Cabe mencionar que el tráfico se contabilizó desde la única estación de peaje con la que cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

El número de ejes cobrables asociados a las unidades vehiculares fue de 207,5 mil ejes, lo que significó un incremento de 21,2% respecto al año anterior. Dicho incremento se explica por el mayor flujo de ejes correspondientes a vehículos pesados (+16,4%) y ligeros (+24,3%) que transitaron durante el año por la vía concesionada.

En el año 2018 se ejecutó inversiones hasta por USD 666 mil. Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 37,4 millones (incluido IGV) con la inclusión del puente Filadera, alcanzándose un nivel de ejecución del 98,6% de la inversión total comprometida, así como un avance físico de 100,0% en los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.



En el 2018, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 309,6 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos), cifra que representó una disminución del 28,4% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 432,3 mil).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2018. Se observa que el Concesionario superó el nivel de servicio global exigido (90%), alcanzando un nivel de cumplimiento del 98,1%. Por su parte, el número de accidentes vehiculares registrados durante 2018 disminuyó a 13, lo cual representó una reducción del 27,8% con relación a los accidentes registrados en 2017 (18 accidentes); cabe precisar que no se registraron pérdidas humanas como resultado de dichos accidentes, registrándose en los mismos únicamente daños materiales. Tampoco se registraron reclamos presentados por usuarios ante el Concesionario.

Respecto a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en la unidad de peaje Loma Larga Baja, en el 2018 se mantuvieron en el mismo nivel que el año anterior S/ 2,50 por unidad (vehículos ligeros) o eje cobrable (vehículos pesados).

Adicionalmente, se observa que la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 518,7 mil, lo que representó un incremento de 22% más respecto al año anterior (S/ 425,3 mil), en línea con el mayor flujo vehicular que registró la Concesión.

A partir del análisis de los Estados Financieros Auditados, se observa que al cierre del año 2018 la utilidad bruta del Concesionario prácticamente se duplicó al pasar de S/ 4,9 millones a S/ 10,2 millones, debido a la mayor actividad de construcción de obras adicionales en relación con 2017. Ello impulsó sus indicadores de rentabilidad que en 2018 reflejan una situación mejor que el año anterior. Asimismo, en 2018 mejoró la liquidez de la empresa lo que coincidió con su nivel de endeudamiento de corto plazo.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. La composición accionaria del Concesionario está dada por dos empresas, la primera es Graña y Montero (GyM) con el 99,6% y CONCAR S.A con el 0,04% del total de las acciones.
2. GyM es un grupo conformado por 26 empresas de Servicios de Ingeniería e Infraestructura con presencia en 7 países de Latinoamérica, con operaciones permanentes en Perú, Chile y Colombia y más de 29 000 colaboradores, siendo una de las empresas más antiguas, y más grandes del Perú. Por otra parte, CONCAR es una empresa que también pertenece al Grupo GyM, creada en 1994 y dentro de sus actividades realiza obras en infraestructura vial.

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El Estado, a través del MTC, dentro del programa costa – sierra suscribió el 09 de febrero de 2007, con Concesión Canchaque S.A., el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, por un plazo de 15 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo (Ver Cuadro N° 1).
4. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previstos en sus respectivos Contratos.

Cuadro N° 1 Concesión Canchaque: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	CONCESIÓN CANCHAQUE S.A.
Accionistas de la Concesión	Graña y Montero S.A.A. (99.96%) Concar S.A. (0.04%).
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (Build, Operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (pago por servicio) *
Inversión comprometida	USD 37,96 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2018	USD 37,41 millones (inc. IGV)
Suscripción del Contrato	09 de febrero de 2007
Inicio de la Concesión	01 de marzo de 2010
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	3

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

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

5. La Concesión tiene una extensión de 76,940 km y se compone de 3 subtramos, el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, mientras que el segundo subtramo une el distrito de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km, finalmente el último comunica el distrito de Piedra Azul con el de Huancabamba y posee una extensión equivalente a 12,88 km.

Compromisos de inversión y mantenimiento

6. De acuerdo con el contrato de concesión, las obras de la concesión incluyen:



- ✓ Obras de Rehabilitación y/o mejoramiento vial relacionados a mejorar la infraestructura vial.
 - ✓ Obras complementarias referidas a construcción y mejoramiento, equipamiento de casetas de peaje, implementación de un sistema de pesaje.
 - ✓ Conservación de la infraestructura vial.
 - ✓ Implementación y provisión de servicios destinados a proveer un mejor servicio a los usuarios.
7. La principal obra de concesión es la construcción (asfaltado) del tramo vial comprendido entre el distrito de Buenos Aires (provincia de Morropón) y el distrito de Canchaque (provincia de Huancabamba) considerando un tratamiento superficial bicapa de asfalto para el tramo Buenos Aires – Piedra Azul (42 km) y una carpeta asfáltica de 3” del subtramo Piedra Azul – Canchaque (14km) que posee pendientes altas. Adicionalmente se incluye obras de mejoramiento y construcción de bermas, construcción, reconstrucción y rehabilitación de sistemas de drenaje, obras de protección de taludes, construcción de badenes de concreto.

Cofinanciamiento

8. La modalidad de concesión es cofinanciada, lo que significa que el Concedente cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). De acuerdo con el Contrato de Concesión el PAS es igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
9. El Concesionario depositará mensualmente el monto de los ingresos provenientes del cobro del Peaje en la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración con el fin de cubrir el monto del PAS. De no alcanzarse el ingreso suficiente para el pago del PAS con los recursos del Peaje, el Concedente cubrirá la diferencia. Así, el Concedente depositará trimestralmente, en el Fideicomiso de Administración, el Cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO.
10. El monto otorgado como retribución económica por los servicios de construcción (PAO) asciende a USD 1,1 millones trimestrales por un plazo de quince (15) años contados desde la fecha de inicio de la explotación, con el fin de remunerar la inversión proyectada referencial de USD 29,6 millones para la construcción del tramo en concesión que se culminó en diciembre de 2009. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, por cada hito terminado el Ositrán emitirá un Certificado de Avance de Obra (CAO), luego de lo cual el MTC deberá emitir un Certificado de Reconocimiento del PAO (CRPAO) en el que se acepta el avance y se reconoce la obligación de pagar el porcentaje de PAO correspondiente.
11. Por su parte, el PAMO se destina para cubrir los montos anuales de mantenimiento rutinario y gastos generales de la concesión, y se registra como ingresos por parte del Concesionario. Asimismo, se destina a cubrir los costos del mantenimiento periódico del tramo, lo cual se deposita en una cuenta en fideicomiso. Para el 2018, el monto anual del PAMO se estableció en USD 1,86 millones.
12. El PAS es calculado asumiendo que el Concesionario obtendrá la Recuperación Anticipada del IGV. Si esto no ocurriera, el PAS será recalculado a efectos de incorporar el costo financiero que ocasiona la recuperación del IGV en un periodo de tiempo más largo, a través de su utilización como crédito fiscal.
13. El reajuste correspondiente al PAMO se realizará de acuerdo con el mecanismo descrito en la cláusula 4.18 del Contrato de Concesión. El monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:



$$PAMO_{ajustado} = PAMO * \frac{TC_0}{TC_i} * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Dónde:

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

Modificaciones Contractuales

14. A la fecha, se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión, todas ellas relacionadas con temas económicos – financieros. El Cuadro N° 2 resumen los principales aspectos de cada una de ellas.

Cuadro N° 2	
Concesión Canchaque: Adendas suscritas	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	16 de enero de 2008
<i>Principales temas:</i>	(1) Se establece mecanismos de financiamiento que permitan la ejecución de obras. (2) Se modificaron las definiciones y procedimientos establecidos en el Anexo B (contrato financiero) y Sección IV (régimen financiero del Contrato de Concesión).
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	17 de agosto de 2009
<i>Principales temas:</i>	(1) Se modifica el numeral 4.19 del Anexo B del Contrato de Concesión, que regula el ajuste del PAO por variación de precios.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	25 de enero de 2011
<i>Principales temas:</i>	(1) Se elimina la definición de Fideicomiso de Eventos Catastróficos de la Cláusula 1.5 (2) Modificación de las cláusulas relacionadas a la definición de Fideicomiso de Administración.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.3. Área de Influencia

15. El Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 76,94 kilómetros. Tal como se muestra en la Figura N° 1, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región de Piura atravesando al menos 30 centros poblados a lo largo de la vía, con rangos altitudinales que van desde los 127 msnm a los 1 198 msnm. Con ello se busca conectar los centros de producción de la sierra en la provincia de Huancabamba con los centros de comercialización de la costa.



Fuente: Concesión Canchaque S.A.

II.4. Principales Activos de la concesión

Infraestructura

16. El Cuadro N° 3 describe la infraestructura que está bajo la administración del Concesionario. La infraestructura vial está compuesta por 3 subtramos de carretera cuya extensión total asciende a 76,94 km.

Cuadro N° 3 Concesión Canchaque: Descripción de la infraestructura vial				
RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	Provincia	ESTACIÓN DE PEAJE
2A	Emp. P.N.A – Bnos. Aires	22,06	Morropón	—
2A	Bnos. Aires – Piedra Azul	42,00	Morropón – Huancabamba	Loma Larga
2A	Piedra Azul – Canchaque	12,88	Morropón – Huancabamba	—
LONGITUD TOTAL		76,94		

Fuente: MTC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

17. Adicionalmente se cuenta con la Unidad de Peaje Loma Larga Baja en el km 63+370, el cual cuenta con un área de servicios higiénicos a disponibilidad del público en general.

Equipamiento

18. El Cuadro N° 4 describe los equipos con los que actualmente cuenta la concesión, dentro de los cuales destacan una balanza electrónica, que sirve para realizar el pesaje a las unidades vehiculares y es de carácter móvil.

Cuadro N° 4 Concesión Canchaque: Equipamiento		
	Ítem	Cantidad
1.	Grúa remolque	1
2.	Postes SOS	8
3.	Balanza electrónica	1

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



19. Asimismo, se cuenta con 8 postes SOS los cuales tienen comunicación en tiempo real con la Central de Emergencia; así como una unidad de remolque que permite el traslado de las unidades vehiculares que hayan tenido algún tipo de incidente por la vía.
20. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 1 grúa para el traslado de vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

II.5. Hechos Importantes

21. Inicio de la ejecución del nuevo Puente Filadera, valorizado en USD 1,2 millones de las cuales al 31 de diciembre del 2018 se ejecutaron USD 666 mil, representando el 54.8% del total.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. El principal servicio que brinda el Concesionario es el acceso y uso de la carretera concesionada, garantizando el cumplimiento de niveles de servicio mínimos, que están previstos en el Contrato de Concesión.
23. De otro lado, en virtud del contrato de Concesión otra de las obligaciones del Concesionario es la administración de la unidad de peaje ubicado en Loma Larga, facultándolo a cobrar una tarifa por derecho de vía a los usuarios de la infraestructura, la misma que fue fijada por el Regulador mediante resolución de Consejo Directivo N° 025 – 2009 – CD/OSITRAN y se actualiza anualmente por concepto de inflación.
24. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
 - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.



25. Los Servicios Obligatorios que se han previsto en el Contrato son de dos tipos, aquellos que se deben prestar de forma gratuita y aquellos por los que se puede permitir un cobro adicional a los usuarios, según se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
 - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra (postes SOS). Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieran resultado averiados en la vía. Este servicio deberá estar operativo desde la fecha de inicio de la explotación.
 - b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
 - Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
26. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
27. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

28. A continuación, se presenta la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes. Cabe mencionar que, las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje Loma Larga Baja, que es la única en operación en el área de influencia de la Concesión.

Trafico en unidades vehiculares

29. Durante el 2018, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera Canchaque ascendió a 143,6 mil, cifra mayor en 22,2% que lo registrado en el año anterior (117,5 mil). Del total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada en el 2018, la mayor proporción (63,7%) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 36,3% a vehículos pesados. En el Gráfico N° 1 se muestra la evolución del número de vehículos que transitaron por la unidad de peaje.



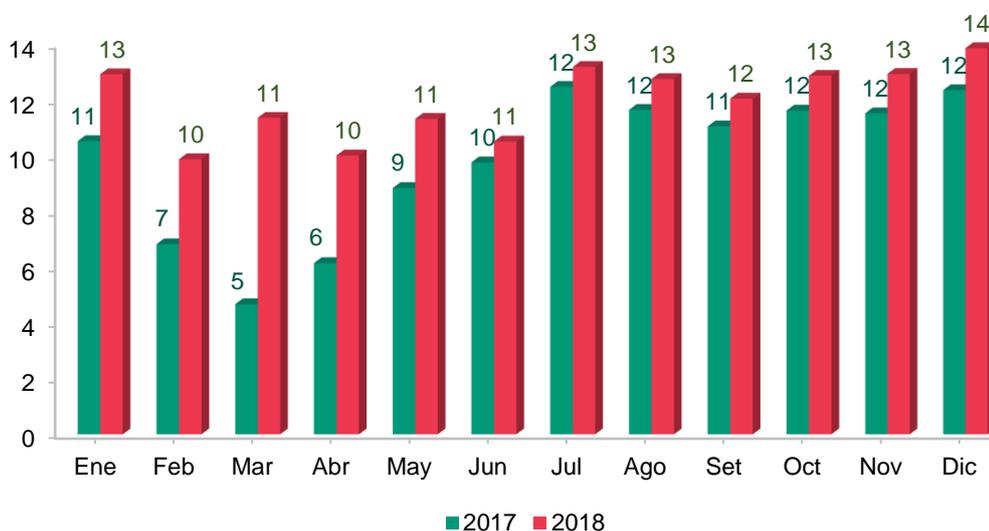
Gráfico N° 1
Tráfico vehicular en la Concesión Canchaque, por tipo de vehículo, 2010-2018
(miles de unidades)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

30. Cabe precisar que el incremento del tráfico de vehículos observado en 2018, en relación con el año anterior se explica principalmente por la afectación que sufrió la vía ocasionada por las intensas lluvias suscitadas por el denominado fenómeno El Niño costero que afectó –según el INDECI (2017)¹ – con una fuerte intensidad en la región de Piura en 2017.
31. El Gráfico N° 2 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2017 y 2018 en la carretera Canchaque, apreciándose que en 2018 se presentó un incremento del tráfico en todos los meses del año en comparación con el año anterior. Los meses de febrero, marzo y abril de 2018 fueron los que registraron un mayor incremento en relación con el año anterior, del orden de 44%, 142% y 62,4%, respectivamente.

Gráfico N° 2
Concesión Canchaque: Tráfico por mes, 2017 – 2018
(miles de vehículos)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económico, Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

¹ INDECI (2017). *Boletín Estadístico Virtual de la Gestión Reactiva*. Dirección de Políticas, Planes y Evaluación, INDECI, Lima.



32. En términos de ejes cobrables, durante 2018, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 207,5 mil ejes, de los cuales el 55,9% correspondió a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 89,3 mil ejes (43,0% del total de ejes), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

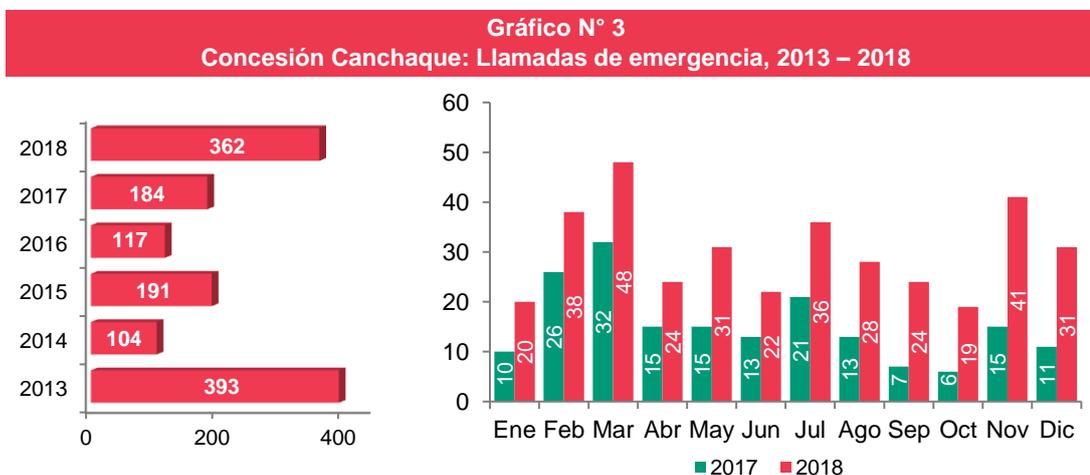
Cuadro N° 5 Concesión Canchaque: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2018 (miles unidades y de ejes)								
PEAJE LOMA LARGA BAJA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO						TOTAL	
	Ligeros	2	3	4	5	6		más de 6
Unidades Vehiculares	92	45	6	0	0	1	0	143,6
Ejes Cobrables	92	89	18	1	1	7	1	207,5

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV.2 Servicios complementarios

33. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios gratuitos a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
34. Durante 2018, se recibieron 362 llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes cifra que representó un incremento de casi el doble (96,7%) de las llamadas registradas el año anterior (184 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 3, la mayor cantidad de llamadas se produjo en los meses de marzo y noviembre.



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

35. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (91%) y para informar sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito (7,9%). Con respecto al medio de comunicación utilizado, todas las llamadas fueron realizadas a los teléfonos de la central de emergencia del concesionario. Del total de incidentes o accidentes reportados en 2018, 48 de ellos generaron interrupción de la vía.



Cuadro N° 6
Concesión Canchaque: Motivo de llamada de emergencia, 2018
 (Número de llamadas)

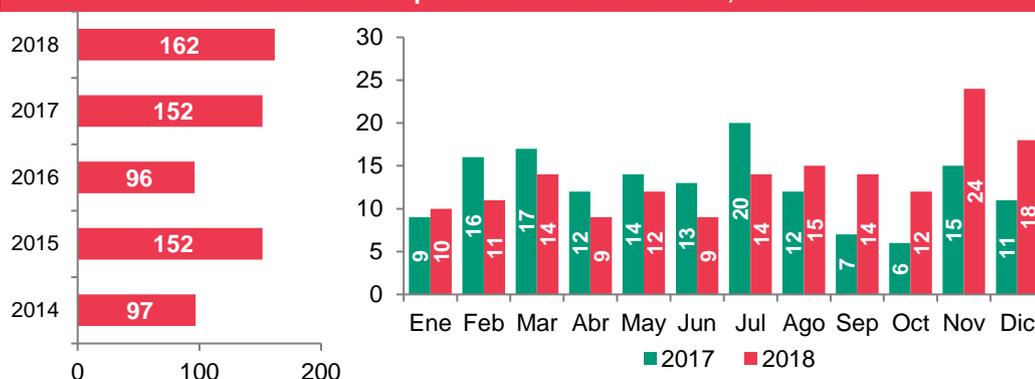
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Auxilio Mecánico	43	119	162
Accidente de Tránsito	3	11	14
Desastres ambientales	2	0	2

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.

36. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 162 durante 2018, lo que representó un aumento de 6,6% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (152). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de noviembre y diciembre.

Gráfico N° 4
Concesión Canchaque: Asistencias mecánicas, 2017 – 2018



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

V. ESQUEMA TARIFARIO

37. En el año 2018, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión fueron reajustadas por inflación, de conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. La tarifa inicial cobrada en esta concesión fue calculada por el regulador en el año 2008 mediante la metodología DAP (Disposición a Pagar), para lo cual se efectuaron encuestas a los potenciales usuarios que tendría la concesión una vez que entre en operaciones.
38. Cabe señalar que, la forma de reajuste de la tarifa se realiza de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula 9.8. del Contrato de Concesión. De acuerdo a dicha cláusula 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 con el siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{Ajustado} = Peaje * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

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.



- 0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
 - IPC: Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
39. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al peaje se le suma el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos más próximos o a la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente.
40. Durante el periodo marzo 2018 a febrero 2019 las tarifas se mantuvieron en el mismo nivel que el año anterior, es decir S/ 2,50 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado). En general, entre 2010 y 2018, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 25,0%, al pasar de S/ 2,00 a S/ 2,50 por unidad y por eje.

Cuadro N° 7			
Tarifas 2018 en la estación de peaje Loma Larga			
(En S/ por unidad vehicular o eje)			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	por unidad	2,1	2,5
Vehículos Pesados 2 ejes	por unidad	4,2	5,0
Vehículos Pesados 3 ejes	por unidad	6,3	7,5
Vehículos Pesados 4 ejes	por unidad	8,4	10,0
Vehículos Pesados 5 ejes	por unidad	10,56	12,5
Vehículos Pesados 6 ejes	por unidad	12,67	15,0

Nota: Se cobra en ambos sentidos
Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

41. De acuerdo al Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la Concesión fue de USD 31 131 833,30, la cual consistía en el mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) e intervenciones en las zonas críticas por fenómeno de "El Niño", para el tramo Buenos Aires – Canchaque. Asimismo, obras de puesta a punto de la vía y puentes, para el tramo Empalme 1B – Buenos Aires. Posteriormente, en 2010, se modificó la inversión referencial a USD 36 746 461 mediante el Programa de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6). El monto de la inversión proyectada referencial al 21 de diciembre de 2018 fue de USD 37,962,318 (incluye IGV); con la inclusión del puente Filadera.
42. Al 31 de diciembre de 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 37,41 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 98,6% del total de la inversión comprometida (USD 37,96 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). El Gráfico N° 5 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2008 hasta el 2018.
43. Al cierre de 2018, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde las obras accesorias² y obras adicionales³. Con ello, en el 2011 se

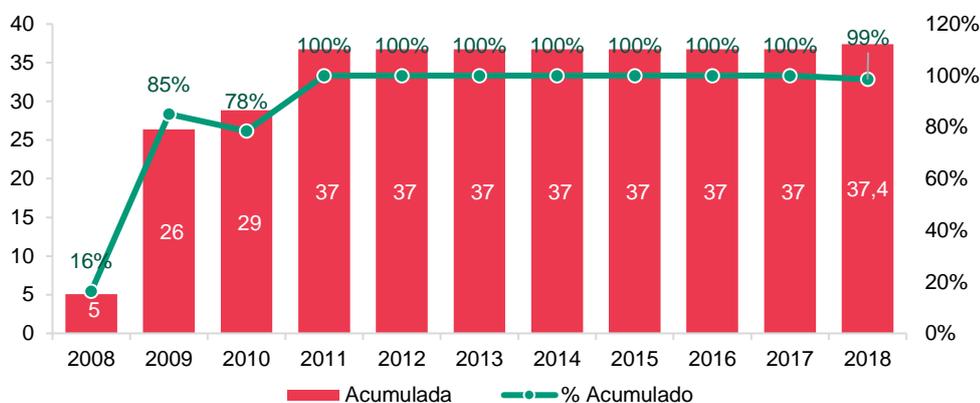
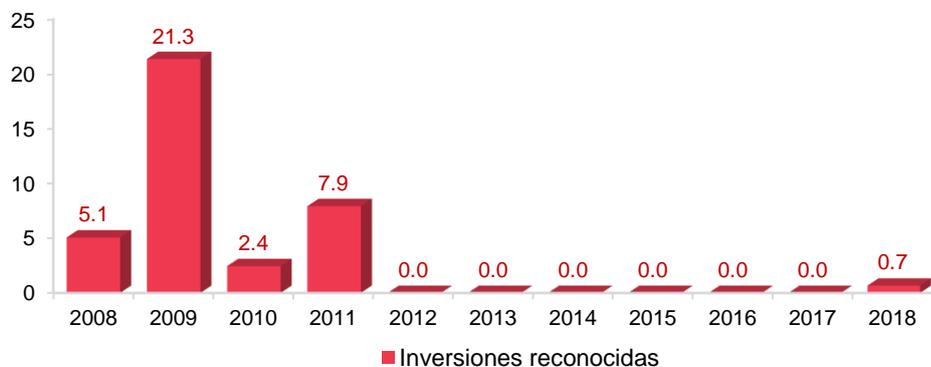
² Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

³ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de



había alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

Gráfico N° 5
Concesión Canchaque: Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 – 2018.
(USD incluye IGV)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

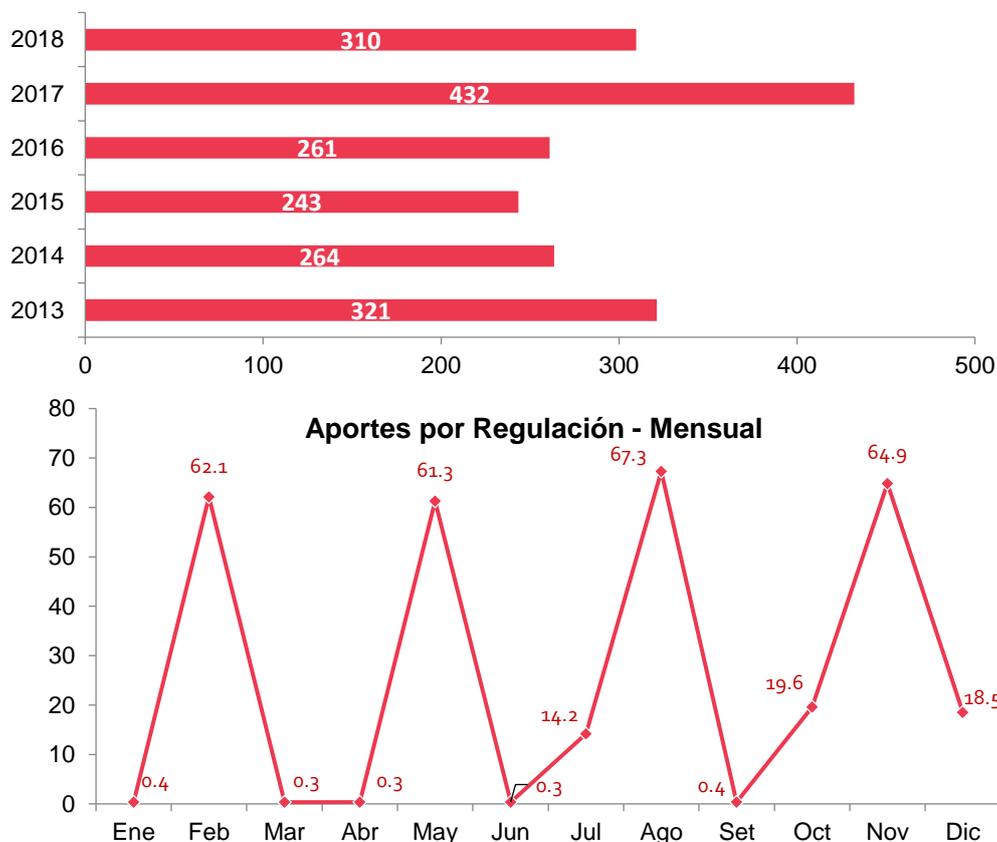
VI.2. Pagos al Estado

44. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
45. Durante 2018, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 309,6 mil, monto que representó una disminución del 28,4% con relación a los aportes pagados en 2017 (S/ 432,3 mil). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 6, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se hagan dichas transferencias al Concesionario.

este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



Gráfico N° 6
Concesión Canchaque: Aportes por Regulación, 2013 – 2018.
(USD incluye IGV)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

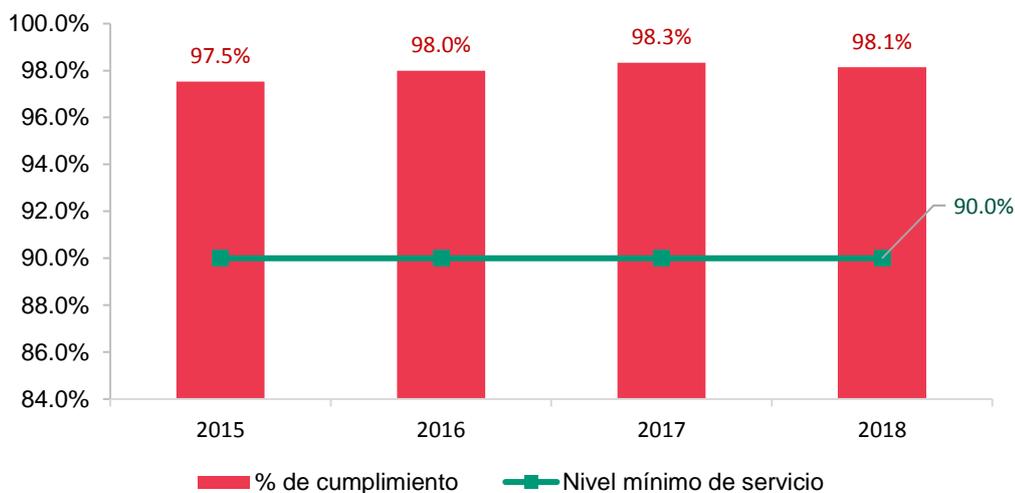
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

46. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
47. El indicador relativo al nivel de servicio global mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de Concesión. Así, dicho indicador se construye a partir de una ponderación del porcentaje de cumplimiento de niveles de servicios en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros.
48. Como se aprecia en el Gráfico N° 7, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2018. En efecto, entre 2017 y 2018, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera disminución (de 98,30% a 98,14%), y se mantuvo por encima del nivel mínimo globales exigidos (90%, según el Anexo I del Contrato de Concesión).



Gráfico N° 7
Concesión Canchaque: Nivel de servicio global, 2015 - 2018



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

49. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁴. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2018, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 1,87 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.
50. Por lo tanto, tomando en cuenta dichos indicadores, se evidencia que el Concesionario cumple con lo establecido en el Contrato de Concesión y mantiene un nivel de servicio adecuado.

VII.2. Indicadores de Tráfico

51. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)⁵. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 8, el IMD anual en el 2018 resultó cerca de 393 vehículos por día, lo que representa 22,4% mayor a los 321 vehículos registrados por día el año anterior. Asimismo, durante el 2018, el IMD mostró incrementos importantes en todos los meses del año, siendo los meses de febrero (44,6%) marzo (142,4%) y abril (62,1%) los que registraron mayor crecimiento, respecto al 2017.

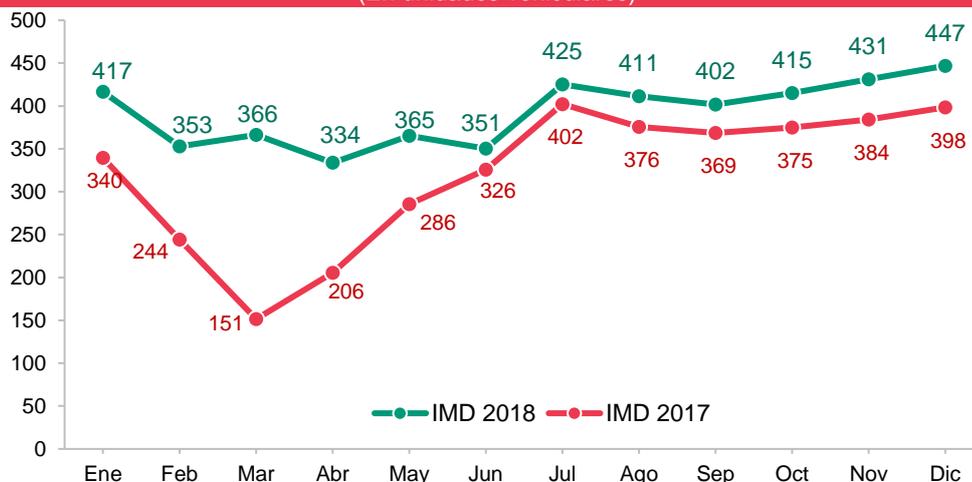
⁴ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

⁵ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



Gráfico N° 8
Concesión Canchaque: IMD Mensual, 2017 – 2018
 (En unidades vehiculares)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.3. Accidentes

52. Como se observa en el Cuadro N° 8, durante el 2018, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 27,8% con respecto al año anterior, pasando de 18 accidentes a 13 accidentes. Cabe destacar que producto de dichos accidentes no se reportaron heridos ni víctimas mortales.

Cuadro N° 8
Concesión Canchaque: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2018
 (Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	6	3	0	8	5	0
2015	12	6	0	17	8	0
2016	6	2	0	36	3	0
2017	14	2	2	53	3	2
2018	13	0	0	25	0	0

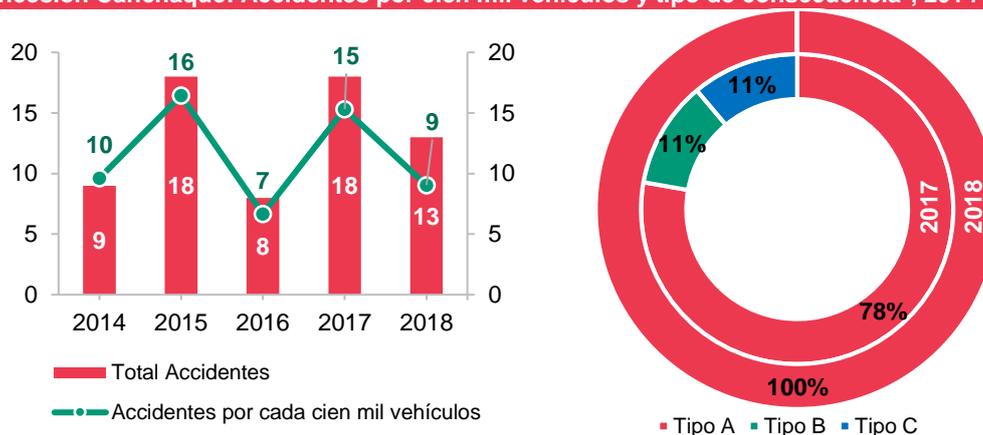
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

53. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2018 es 9,1, ratio inferior al registrado en el 2017 (15,3 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 9, todos los accidentes registrados en 2018 correspondieron a accidentes tipo A (solo daños materiales).



Gráfico N° 9
Concesión Canchaque: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia*, 2014 – 2018



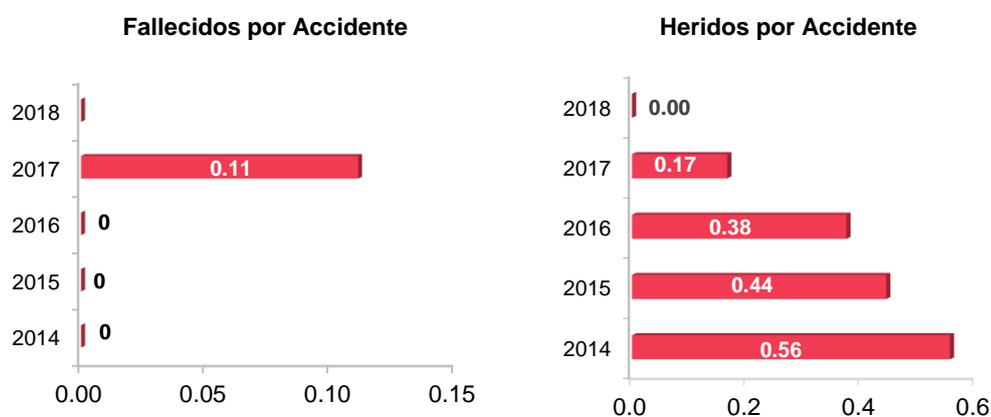
** Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

54. El número de heridos y víctimas fatales por accidente continuó su evolución descendiente hasta desaparecer durante 2018. En el Gráfico N° 10 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2018.

Gráfico N° 10
Concesión Canchaque: Daños personales por accidentes 2014 – 2018



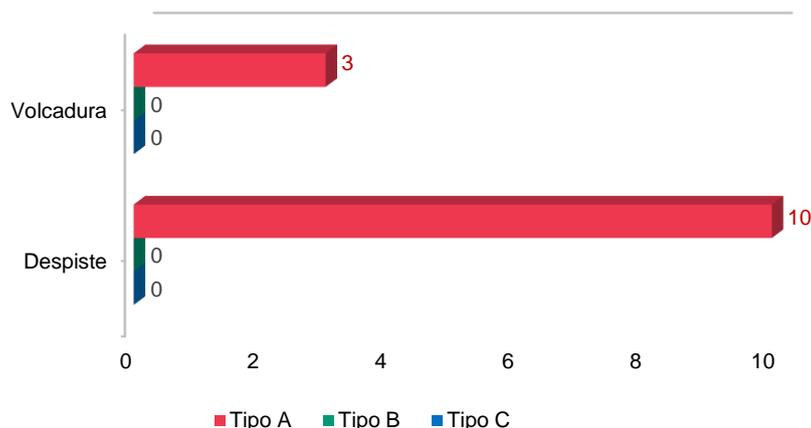
Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. En cuanto a los accidentes, en el 2018, 10 de los trece accidentes de tránsito (77%) ocurrieron por despistes del vehículo; mientras que el 23% restante fue por volcadura de vehículos. El Gráfico N° 11 resume los tipos de accidentes por tipo de accidente y consecuencias respecto a la vida humana.



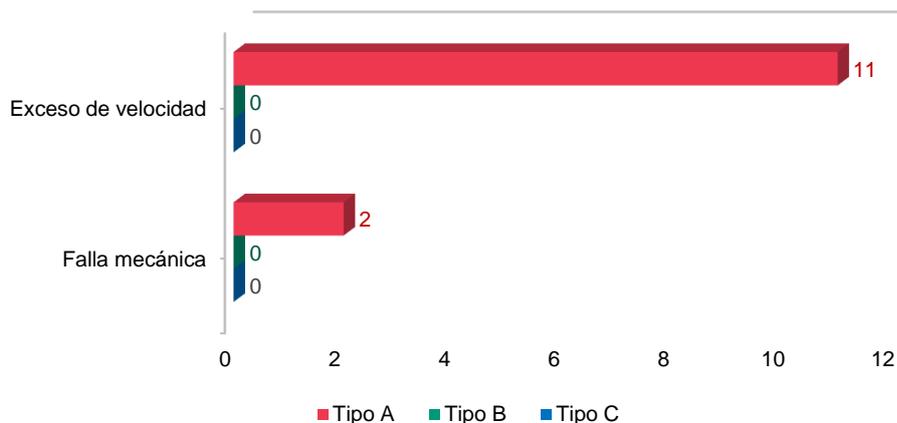
Gráfico N° 11
Concesión Canchaque: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencia 2018



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representó el 85%. Asimismo, el 15% de los accidentes a las fallas mecánicas. El Gráfico N° 12 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico N° 12
Concesión Canchaque: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2018



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII.4. Reclamos

57. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, esta Concesión se caracteriza por el bajo número de reclamos que ha registrado a lo largo de la concesión. Durante el 2018 no se registraron reclamos, aunque en años anteriores sí se recibieron el número de reclamos ha sido muy limitado. En 2017 se tramitaron 2 reclamos, ambos declarados infundados. En el 2015 solo se presentó 1, el cual fue resuelto y declarado inadmisibles debido a falta de argumentos presentados y, en el 2012 se presentaron 3 reclamos que fueron declarados infundados.



Cuadro N° 9
Concesión Canchaque: Reclamos presentados, 2010-2018

Año	N° de reclamos	Motivo
2010	1	Falta de señalización y/o mantenimiento
2011	0	-
2012	3	Atención Inadecuada y Otros.
2013	0	-
2014	0	-
2015	1	Otros
2016	0	-
2017	2	Servicio de auxilio mecánico y Facturación.
2018	0	-

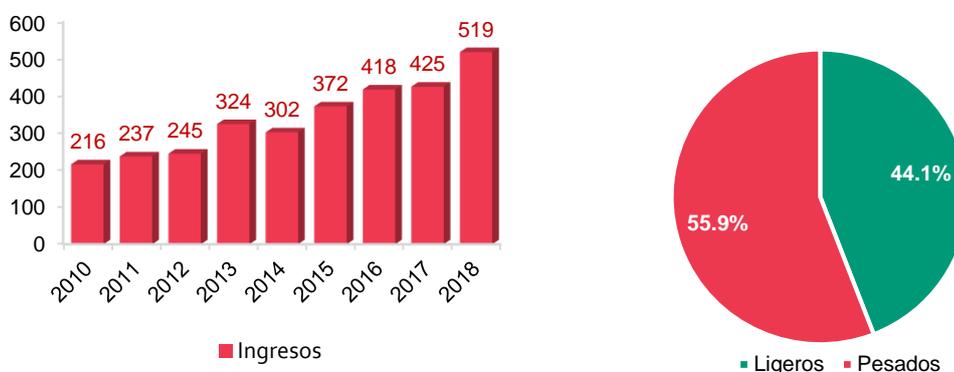
Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

58. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 518,7 mil durante 2018, lo que representó un incremento del 22% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 425,3 mil). Cabe señalar que, el 55,9% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados. Entre el 2010 y 2018, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 3,1 millones (Ver Gráfico N° 13).

Gráfico N° 13
Concesión Canchaque: Recaudación por cobro de peaje 2010-2018
(En miles de soles)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. Cabe destacar que la recaudación de peaje representa un porcentaje reducido de los ingresos de la concesión, siendo la principal fuente los ingresos los concernientes al cofinanciamiento del Estado para completar el pago anual por operación y mantenimiento (PAMO), así como para otorgar el monto correspondiente al PAO.

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados financieros

- **Estado de Resultados integrales**



59. Los ingresos de operación que obtiene el Concesionario provienen, principalmente, por concepto de mantenimiento periódico, mantenimiento rutinario, derechos remanentes, mantenimiento de emergencia y otros ingresos de operación relacionados a la ejecución de obras adicionales y eventos catastróficos, los mismos que según el Contrato de Concesión no son atribuibles de responsabilidad al Concesionario.
60. Durante el año 2018, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/ 32,2 millones, lo cual representó un incremento de 82,8% en relación a los ingresos registrados el año anterior, cuya cifra ascendió a S/ 17,6 millones, lo cual se explica, principalmente, por los mayores ingresos provenientes de la ejecución de obras adicionales valorizadas en S/ 3,8 millones (en el año 2017 registraron el monto de S/ 9 mil).
61. De forma similar, los costos registrados por el Concesionario para el año 2018 aumentaron en 73,6% en relación al año 2017. Este incremento está directamente relacionado con los mayores costos por servicios prestados por terceros.
62. Como resultado de los cambios sobre los ingresos y los costos antes explicados, en el año 2018 se obtuvo una utilidad bruta de S/ 10,2 millones, cifra que prácticamente representó el doble de la utilidad bruta obtenida en 2017 (S/ 4,9 millones). Asimismo, a nivel de utilidad operativa también se registró un crecimiento de 170,1% en ese mismo periodo, debido a la reducción de las cargas de personal en dicho periodo.
63. Para el año 2018, la empresa también experimentó un impacto positivo por los mayores ingresos financieros y las ganancias por diferencias cambiarias registradas. Ello sumado a la mejoría en los resultados a nivel bruto y operativo, impulsaron la utilidad neta de la empresa, la cual creció en 207,9%, al pasar de S/ 2 millones en el año 2017 a S/ 6,2 millones en el año 2018.

Cuadro N° 10
Estado de Resultados Integrales. 2018 - 2017
(En miles de soles)

	2018	2017	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2018	2017	2018 / 2017
Ingresos de operación	32 213	17 623	100,0%	100,0%	82,8%
Costos de operación	(21 970)	(12 654)	68,2%	71,8%	73,6%
Utilidad Bruta	10 243	4 969	31,8%	28,2%	106,1%
Gastos de administración	(1 683)	(1 966)	5,2%	6,1%	-14,4%
Otros ingresos, neto	-	166	0,0%	0,5%	-100,0%
Utilidad de operación	8 560	3 169	26,6%	18,0%	170,1%
Ingresos financieros	270	190	0,8%	1,1%	42,1%
Gastos financieros	(226)	(188)	0,7%	1,1%	20,2%
Diferencia en cambio, neto	155	(356)	0,5%	2,0%	143,5%
Utilidad neta antes de impuesto a la renta	8 759	2 815	27,2%	16,0%	211,2%
Impuesto a la renta	(2 521)	(789)	7,8%	4,5%	219,5%
Utilidad (pérdida) neta del año	6 238	2 026	19,4%	11,5%	207,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Estado de Situación Financiera**

64. Al cierre del año 2018, el Estado de Situación Financiera muestra una disminución del valor de la empresa de 46,7% en relación con lo registrado al cierre del año 2017, de modo que, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión pasaron de S/ 31 millones a S/ 16,5 millones.



65. Por el lado del activo, en el año 2018, se observa una disminución importante de dos cuentas del activo corriente (- 74,9%), a saber del *Efectivo* y de las *cuentas por cobrar a partes relacionadas*, lo cual coincidió con la reducción de sus deudas u obligaciones con sus empresas relacionadas y otras cuentas por cobrar (*cuentas por pagar a relacionadas y otras cuentas por pagar*), tal como se aprecia a continuación.

Cuadro N° 11					
Estado de Situación Financiera, 2018 - 2017					
(En miles de soles)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2018	2017		2018	2017
ACTIVO CORRIENTE	7 729	30 814	PASIVO CORRIENTE	4 305	24 209
Efectivo y equivalente de efectivo	2 007	15 142	Cuentas por pagar comerciales	28	57
Cuentas por cobrar comerciales	4 736	3 253	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 798	6 363
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	586	11 188	Otras cuentas por pagar	1 479	17 789
Otras cuentas por cobrar	373	1 205			
Gastos pagados por anticipado	27	26	PASIVO NO CORRIENTE	493	493
			Ingresos diferidos	493	493
ACTIVO NO CORRIENTE	8 797	175	TOTAL PASIVO	4 798	24 702
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	8 662	-			
Equipos diversos	74	100	PATRIMONIO NETO	11 728	6 287
Activos por impuestos diferido	61	75	Capital emitido	2 530	2 530
			Reserva Legal	506	506
			Reserva Facultativa	366	366
			Resultados Acumulados	8 326	2 885
TOTAL ACTIVO	16 526	30 989	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	16 526	30 989

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IX.2. Indicadores Financieros

- **Ratios de Liquidez**

66. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En general, en los años 2017 y 2018, la empresa registró ratios de liquidez mayores a 1, revelando que tiene los recursos necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
67. En particular, la reducción de las *Cuentas por pagar* del pasivo corriente en el año 2018, que implica una reducción de sus obligaciones pendientes de pago, generaron un aumento de los indicadores de Liquidez clásica⁶ y Prueba ácida⁷, mejorando la posición del Concesionario frente a sus acreedores.
68. El ratio de Liquidez absoluta⁸ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbre de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre del año 2018, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,47 por cada sol de deuda, ratio inferior al del año 2017 que alcanzó los S/ 0,63, debido a la reducción de la cuenta de *Efectivo y equivalente de efectivo* en 2018.

⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

⁷ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



Cuadro N° 12
Ratios de Liquidez, 2018 - 2017

Ratios	2018	2017
Liquidez clásica	1,80	1,27
Prueba ácida	1,79	1,27
Liquidez absoluta	0,47	0,63

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

69. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2018 reflejan la menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar una disminución en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por la importante reducción en 2018 de las obligaciones de pago que tenía la empresa en 2017.
70. El ratio Deuda - Patrimonio⁹ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 40,9% de los recursos propios (en el año 2017, este valor era de 392,9%).
71. Así también, el ratio Endeudamiento del Activo¹⁰ en el año 2018 indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 29% se financia a través de terceros; mientras que en el año 2017 dicha dependencia fue de 79,7%.
72. Respecto al ratio Calidad de la deuda¹¹, indica que la participación de las obligaciones de largo plazo se incrementó ya que, para el año 2017, el pasivo corriente representaba el 98% del pasivo total, mientras que para el 2018 tuvo una participación de 89,7%.
73. Finalmente, el Índice de solvencia¹² que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, presenta un valor mayor al año 2017, pasando de 1,25 a 3,44 veces en el año 2018.

Cuadro N° 13
Ratios de Endeudamiento financiero, 2018 - 2017

Ratios	2018	2017
Deuda - Patrimonio	40,9%	392,9%
Endeudamiento del Activo	29,0%	79,7%
Calidad de la Deuda	89,7%	98,0%
Índice de Solvencia	3,44	1,25

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Ratios de rentabilidad**

74. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que en 2018 se obtuvo una mejoría general de la rentabilidad de la empresa. Así, el Margen bruto¹³ aumentó al pasar de 28,2% a 31,8% entre los años 2017 y 2018. De igual forma se observa un crecimiento del Margen operativo¹⁴ al pasar de 18% a 26,6%.

⁹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹⁰ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

¹¹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹² El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

¹³ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total



75. A su vez, en el año 2018, el Margen EBITDA¹⁵, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 18,1% a 26,7%. Asimismo, en el año 2018, el Margen neto¹⁶ presentó crecimiento, pues pasó de 11,5% a 19,4%.
76. En general, esta mejora de los márgenes se explica por el crecimiento de los ingresos operativos de la empresa y las ganancias por diferencia cambiaria que presentó en el año 2018.
77. Por otra parte, se observa un aumento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE¹⁷, es decir los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al año 2017. Situación similar ocurre con el valor del ROA¹⁸ (rendimiento sobre los activos), que fue de 37,7% (6,5% en el año 2017), así la empresa tuvo mayores ganancias para el año 2018 sobre el capital total invertido.

Cuadro N° 14 Ratios de Rentabilidad, 2018 - 2017		
Ratios	2018	2017
Margen Bruto	31,8%	28,2%
Margen Operativo	26,6%	18,0%
Margen EBITDA	26,7%	18,1%
Margen Neto	19,4%	11,5%
ROE	53,2%	32,2%
ROA	37,7%	6,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

X. CONCLUSIONES

78. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró un incremento en 22,2% respecto al año anterior, al pasar de 117,5 mil a 143,6 mil vehículos, de los cuales el 63,7% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 36,2% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 207,5 mil ejes, lo cual representó un incremento de 21,3% respecto al año anterior.
 - (ii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en el 2018 mantuvieron el mismo valor con relación al año anterior, siendo de S/ 2,50 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja.
 - (iii) Al 31 de diciembre de 2018, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 37,41 millones con la inclusión del puente Filadera, lo cual significó un avance del 98,6% de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

¹⁷ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

¹⁸ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



- (iv) En el 2018, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 309,6 mil al OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una reducción del 28,4% en relación a los aportes generados durante el 2017 (S/ 432,3 mil).
- (v) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2018, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 98,1%.
 - Se registraron un total de 13 accidentes, lo cual significó una disminución del 27,8% respecto a número de accidentes registrados el año anterior (18 accidentes). A pesar de ello no se registraron heridos ni fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes fueron por despistes (77%) y el 23% restantes por volcadura.
 - No se han registraron reclamos para el periodo del 2018.
- (vi) La recaudación de peaje ascendió a S/ 518,7 mil en el 2018, nivel 22% mayor que lo recaudado en 2017.
- (vii) A partir del análisis de los Estados Financieros Auditados, se observa que al cierre del año 2018 se registró un aumento de los ingresos del concesionario que impulsó un aumento de utilidad bruta, la cual prácticamente se duplicó en relación con 2017, al pasar de S/ 4.9 millones a S/ 10,2 millones. Ello impactó favorablemente sus indicadores de rentabilidad. Por su parte, en 2018, se observó una reducción de los pasivos de corto plazo (que coincidió con la reducción de sus activos corrientes) que contribuyó a mejorar la situación de solvencia de la empresa, que en 2018 evidenciaba que un 29% se financia a través de terceros; mientras que en el año 2017 dicha dependencia fue de 79,7%.



XI. ANEXOS

ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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



Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> - Trato Directo - Arbitraje: Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas. Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas. <ul style="list-style-type: none"> - Reglas procedimientos comunes 	Cláusula 18.10 (p. 80) Cláusula 18.11 a) (p. 81) Cláusula 18.11 b) (p. 81) Cláusula 18.12 (p. 82)
13	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 en seguros - Consideraciones socioambientales. 	Anexo VIII
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> - Vencimiento del plazo - Mutuo Acuerdo - Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) - Procedimiento para el rescate	Cláusula 16.1 – 16.13 (p. 71 – 77)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> - El Regulador establecerá que el equilibrio se afecta por cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, por demostración de existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditado, en función a la diferencia entre la Utilidad Neta resultante del ejercicio y la Utilidad neta que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. - Se calculará el desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato. - Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si afecta al Concedente el monto a compensarse podrá descontar del PAS. Si el Concesionario invoca la ruptura se efectuará la compensación dentro de los cuatro meses siguientes y si existiera retraso se aplicará una tasa Libor + 3% sobre el saldo adeudado. - Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación. 	Cláusula 9.14. - 9.17. (p. 52-54)
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	No presenta el Contrato.	
17	Pólizas de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - De responsabilidad civil - Sobre los bienes en Construcción. - De riesgos laborales - Otras pólizas Si el Concedente estima conveniente podrá contratar un seguro sobre los bienes de la Concesión que podrá servir para cubrir costos de mantenimiento de emergencia.	Cláusula 12.1 (p.56) Cláusula 12.2 a) (p.56) Cláusula 12.2 b) (p.56) Cláusula 12.2 c) (p.57) Cláusula 12.2 d) (p.57) Cláusula 12.2 (p.56)
18	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.26 a 6.31.	Cláusula 8.10 (p. 44)
19	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p.67-78)



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



ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: EMPALME 1B - BUENOS AIRES - CANCHAQUE

Concesionario:	Concesión Canchaque S.A.C.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2012-2018

a) Tráfico								
	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Número de Unidades Vehiculares								
Loma Larga	Vehículos	76 143	93 242	93 547	109 495	119 974	117 517	143 644
Total Ligeros	Vehículos	39 925	49 596	56 031	66 310	75 096	73 866	91 546
Total Pesados	Vehículos	36 218	43 646	37 516	43 185	44 878	43 651	52 098
Número de Ejes Cobrables								
Loma Larga	Ejes	117 185	148 517	137 295	162 799	175 185	171 141	207 448
Ligeros	Ejes	39 925	49 596	56 031	66 310	75 096	73 866	91 546
Pesados	Ejes	77 260	98 921	81 264	96 489	100 089	97 275	115 942

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
b) Recaudación por Cobro de Peaje								
Total	Soles	244 510	324 419	302 049	372 107	417 758	425 265	518 721
Ligeros	Soles	83 319	108 418	123 268	151 465	179 185	183 561	228 865
Pesados	Soles	161 191	216 002	178 781	220 642	238 573	241 704	289 856

c) Accidentes								
Accidentes	Personas	12	4	9	18	8	18	13
Heridos	Personas	15	6	5	8	3	3	0
Fallecidos	Personas	1	1	0	0	0	2	0



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sota
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Oscar Ubillús Ramírez - Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutiérrez Chochoca - Practicante