



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

## Concesión Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	4
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	5
	II.1. Composición del Consorcio.....	5
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	5
	II.3. Área de Influencia.....	8
	II.4. Principales Activos de la Concesión .....	9
	II.5. Hechos de Importancia.....	10
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	10
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	11
	IV.1. Tráfico vehicular .....	11
	IV.2. Servicios complementarios.....	12
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO</b> .....	12
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	13
	VI.1. Evolución de las inversiones .....	13
	VI.2. Pagos al Estados: Aporte por Regulación .....	14
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	15
	VII.1. Niveles de servicio.....	15
	VII.2. Indicadores de tráfico .....	16
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES</b> .....	16
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO</b> .....	17
	IX.1. Estados Financieros .....	17
	IX.2. Ratios Financieros.....	18
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	20
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS</b> .....	22



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión.....	5
Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS .....	6
Cuadro N° 3 Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales .....	7
Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión .....	9
Cuadro N° 5 Concesión Chancay Acos: Obras construidas .....	9
Cuadro N° 6 Concesión Chancay Acos: Motivo de llamada de emergencia, 2018 .....	12
Cuadro N° 7 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador .....	12
Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Ejecución de obras 2018 .....	13
Cuadro N° 9 Estado de Resultados Integrales, 2018-2017 .....	18
Cuadro N° 10 Estado de Situación Financiera, 2018-2017 .....	18
Cuadro N° 11 Ratios de Liquidez, 2018-2017.....	19
Cuadro N° 12 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018-2017 .....	20
Cuadro N° 13 Ratios de Rentabilidad, 2018-2017 .....	20

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2018 .....	11
Gráfico N° 2 Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 – 2018 .....	14
Gráfico N° 3 Concesión Chancay Acos: Aportes por regulación 2011 – 2018 .....	15
Gráfico N° 4 Concesión Chancay Acos: Intensidad Media Diaria, mensual, 2018.....	16
Gráfico N° 5 Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2018 .....	16
Gráfico N° 6 Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAO 2011 - 2018... <b>¡Error! Marcador no definido.</b>	

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Área de Influencia de la Concesión .....	8
Figura N° 2 Unidad de Peaje y Pesaje Huataya .....	10



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

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



### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la Concesión de la carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos (en adelante, la Concesión o Carretera Chancay – Acos) identificando los principales factores operativos y económicos que han influido en la concesión.

El 20 de febrero de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) suscribió con el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. (en adelante, Concesionario) el Contrato de Concesión bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer) de la Carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos, con una vigencia de 15 años.

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

Esta Concesión pertenece al Programa Vial “Costa – Sierra”, diseñado por el MTC en coordinación con PROINVERSIÓN. El Programa tiene como objetivo principal mejorar la transpirabilidad 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.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de estas, 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.

En el año 2018 circularon por la vía concesionada 205 mil unidades vehiculares. Del total de vehículos registrados ese año el 90,4% vehículos ligeros y 9,6% fueron vehículos pesados.

Al finalizar el 2018, el Concesionario ha presentado un avance de 96,1% en el cumplimiento de sus compromisos de inversión.

Cabe señalar que el Concesionario ha iniciado las operaciones de la Unidad de Peaje y Pesaje ubicada en el km. 37+400 del Tramo Huaral-Acos, contando con la aprobación del Regulador, lo que implicó que desde del 23 de marzo del 2018 el concesionario inició la recaudación por cobro de peajes.

Durante el 2018 los pagos por concepto de Aporte por Regulación efectuados por el Concesionario a favor del Ositrán ascendieron 377 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. Al respecto, se observa del indicador de Intensidad Media Diaria – IMD fue de 670 vehículos por día aproximadamente. En ese contexto, el Concesionario superó el nivel de servicio global exigido (95%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 96,1%.

Así también, durante el 2018 se obtuvo un mayor crecimiento de los costos de la Concesión con respecto a sus ingresos (PAO y PAMO). Por lo cual se reportó, según los Estados Financieros 2018, utilidades negativas, esto produjo una reducción de sus indicadores de rentabilidad y liquidez.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición del Consorcio

1. El Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. cuenta como accionistas a las empresas:
  - Conalvías S.A., Perú, 59,99998%
  - Conalvías S.A 40%
  - Infracon S.A. 0,00002%.
2. Conalvías S.A. es una empresa de capitales 100% colombianos, con sede en Cali – Colombia. Dicha empresa fue creada en el año 1980 y cuenta con la segunda mayor parte de las acciones (40%) del Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. Desde el año 2000, Conalvías S.A. realiza proyectos de infraestructura en los mercados de Perú y Panamá, siendo su vinculada en el Perú la empresa Conalvías S.A.A Perú, la cual cuenta con el 59,99998% de la composición accionaria del mencionado Consorcio.
3. Por otro lado, la empresa Infracon S.A, perteneciente también al grupo Conalvías S.A., es la empresa que tiene la posesión del resto de las acciones (0,00002%). Esta empresa se especializa en estudios de consultoría relacionadas a la planificación urbana y territorial, estudios del medioambiente, estudios de peligros naturales y vulnerabilidad, diseño conceptual de proyectos de Ingeniería y otras asesorías relacionadas.

### II.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 20 de febrero de 2009, con el Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A., (en adelante, el Concesionario), el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Hualal – Acos, (en adelante, el Contrato de Concesión). Los aspectos generales del Contrato de Concesión se resumen en el Cuadro N° 1.
5. 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, a cambio el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, establecidos en su respectivo Contrato.

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia*	Menor monto del PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 41,57 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2018	USD 39,97 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	2

\*El PAS es igual a la suma del PPO y PAMO.

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

6. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y se suscribió por un plazo de 15 años bajo la modalidad de cofinanciamiento. La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se dé la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del Concedente. La fase de operación de la concesión inició el 23 de marzo del 2018.



### Cofinanciamiento

7. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento; en ese sentido, los ingresos del Concesionario vienen dados por el cobro al Concedente del PAS<sup>1</sup>. Este se calcula como la suma del PPO (pago por obras) y el PAMO (pago por mantenimiento y operación).
8. Cabe señalar que la empresa financia sus inversiones a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y de ser el caso que dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación. El Cuadro N° 2 resume las principales características del Pago por Servicio.

Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS			
Ingresos <sup>1</sup>	Monto (miles USD)	Fuentes	Procedimiento de pago
PPO	31 025 <sup>2</sup>		Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
PAS =	+	▪ Peaje ▪ Cofinanciamiento	
PAMO	2 035 <sup>2</sup>		Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.

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

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

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

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

Donde:

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

10. De acuerdo a la cláusula 9.7 del contrato de concesión los recursos necesarios para el Cofinanciamiento se harán efectivos a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento:
  - Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en el Proyecto de Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el Concedente se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS.
  - Para estos efectos, PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 1446-2008/PROINVERSIÓN de fecha 10 de diciembre de 2008, ha informado al Concedente la Propuesta Económica del Adjudicatario y los compromisos que el Concedente deberá honrar en virtud del presente Contrato.

<sup>1</sup> Este representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación



- Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional del Presupuesto Público ha manifestado mediante Oficio N° 111-2009-EF/76.15 de fecha 03 de febrero de 2009, que ha tomado conocimiento que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Oficio N° 033-2009-MTC/09.03 de fecha 15 de enero de 2009, ha comunicado su obligación contractual de incorporar los montos del PPO y PAMO<sup>2</sup> en las partidas presupuestarias correspondientes.
11. En lo referido al ajuste del Pago por Conservación y Operación (en adelante, PAMO), se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior.
  12. 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.

13. La empresa ha recibido pagos PPO debido al inicio de operaciones el 23 de marzo del 2018, en el cual se han registrado 20,7 millones de soles, así también, los ingresos por el concepto de costos de operación y mantenimiento de la vía (PAMO) ascendieron a 4,6 millones de soles.
14. Cabe señalar, que a diciembre de 2018 el Concesionario percibe ingresos por concepto de cobro de peaje, debido a que se ha dado el inicio de la explotación de la carretera.

#### Modificaciones Contractuales

15. A diciembre de 2018, el Concesionario y el Concedente han suscrito dos (02) Adendas al Contrato de Concesión. Los temas principales tratados en dichas Adendas se resumen en el Cuadro N° 3.

<b>Cuadro N° 3</b>	
<b>Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha de suscripción:	30 de abril de 2010
<i>Principales temas:</i>	Se precisaron diversos aspectos operativos de las fórmulas establecidas en el Contrato de Concesión para el pago del Pago Anual por Obras (PAS), con la finalidad de ayudar a mejorar la ejecución del mismo. Además, en aras de ser consistente con las modificaciones anteriores se modificó el apéndice II del Anexo II referidos a los pagos que el Concedente debe efectuar al Concesionario en el Fideicomiso

<sup>2</sup> Se hará efectivo cuando se inicie la explotación de la vía concesionada.



de Administración.

#### Adenda 2

Fecha de suscripción: 11 de abril de 2017

- Principales temas:*
- (1) Inclusión de párrafo en la cláusula 6,29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las obras de Construcción.
  - (2) Inclusión de párrafos en la cláusula 9,11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

16. Como se aprecia, el 11 de abril de 2017, el Concesionario y el Concedente suscribieron la Segunda Adenda al Contrato de Concesión, por la cual se incluyó un párrafo a la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las Obras de Construcción. Asimismo, se incluyó cinco párrafos en la cláusula 9,11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio deteriorados por el uso normal de la vía desde junio de 2012 hasta la aceptación de las obras.

### II.3. Área de Influencia

17. La Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Huaral en la región Lima. Está facilita el intercambio comercial entre los distritos de la provincia de Huaral (8 distritos en total) con los centros de comercialización ubicados en la Costa. (ver Figura 1)

Figura N° 1  
Área de Influencia de la Concesión



Fuente: Plan de Negocios 2018.





## II.4. Principales Activos de la Concesión

### Infraestructura

18. La Concesión está ubicada en la provincia de Huaral y comprende 76,5 kilómetros subdivididos en 3 tramos. Como se muestra en el Cuadro N° 4, el primer tramo abarca una longitud de 9,35 km que van desde el Ovalo Chancay hasta Huaral; el segundo va desde Huaral hasta Acos y tiene una extensión de 55,65 km, siendo el tramo más largo de la concesión y finalmente el tercero va desde Desvío Variante Pasamayo hasta Huaral con una longitud de 11,5 km.

Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión				
Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Óvalo Chancay	Huaral	9,35	Huaral
2	Huaral	Acos	55,65	Huaral
3	Dv. Variante Pasamayo	Huaral	11,5	Huaral
<b>Total</b>			<b>76,5</b>	

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

19. En lo que respecta a las obras construidas en cada Tramo, a diciembre de 2018, estas poseen las siguientes características (Ver Cuadro N° 5):
- ✓ El ancho de la vía del tramo 1 es de 6,5 metros para el caso de la doble calzada y 7,0 metros en el segmento que tiene una sola calzada. Asimismo, el espesor es de 0,10 metros.
  - ✓ En lo que respecta al tramo 2 la vía es de una calzada; entre el km 0+000 y 23+740 cuenta con un ancho de 9,0 metros, mientras que en entre el km 23+740 y 55+520 es de 6,5 metros.
  - ✓ Por su parte el tramo 3, en todo el segmento del tramo tiene una vía de una sola calzada con un ancho de 7,3 metros y berma a cada lado de 0,6 metros.

Cuadro N° 5 Concesión Chancay Acos: Obras construidas		
Tramo	Longitud (km)	Tipo de Obra
Tramo 1: Óvalo Chancay - Huaral	8+757,86	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 2: Huaral - Acos	55+520	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 3: Dv. Variante Pasamayo - Huaral	10+992,72	Tipo: Carpeta Asfáltica

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

20. La Figura N° 2 muestra la unidad de peaje y estación de pesaje móvil Huataya. Así también el cobro de la tarifa de peaje a los usuarios, aprobado por el Ositrán.



**Figura N° 2**  
**Unidad de Peaje y Pesaje Huataya**



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

#### Equipamiento

21. Dado que se ha iniciado la etapa de explotación de la Concesión el Concesionario se cuenta con equipos de peaje y pesaje en el tramo Huaral-Acos.

#### **II.5. Hechos de Importancia**

22. El 22 de marzo del 2018, se dio la aceptación de obras complementarias referidas a la construcción de la unidad de pesaje y peaje ubicada en el km. 37+400 del Tramo Huaral-Acos, por lo que el 23 de marzo del 2018 se inició la etapa de explotación.

### **III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA**

23. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros compromisos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
24. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios<sup>3</sup>:
  - Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
  - Para el caso de Chancay – Acos se deberá implementar el Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de

<sup>3</sup> De estos servicios obligatorios aún no se han puesto en operaciones dado que dicha concesión aún no está en etapa de explotación de la misma.



vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.

25. Además, de lo anterior, otro de los servicios obligatorios que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitiría cobrar una tarifa previamente aprobada por el Regulador, es por el uso de los servicios higiénicos en las unidades de peaje. Cabe señalar que el contrato establece que estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience su etapa de operación.

#### IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

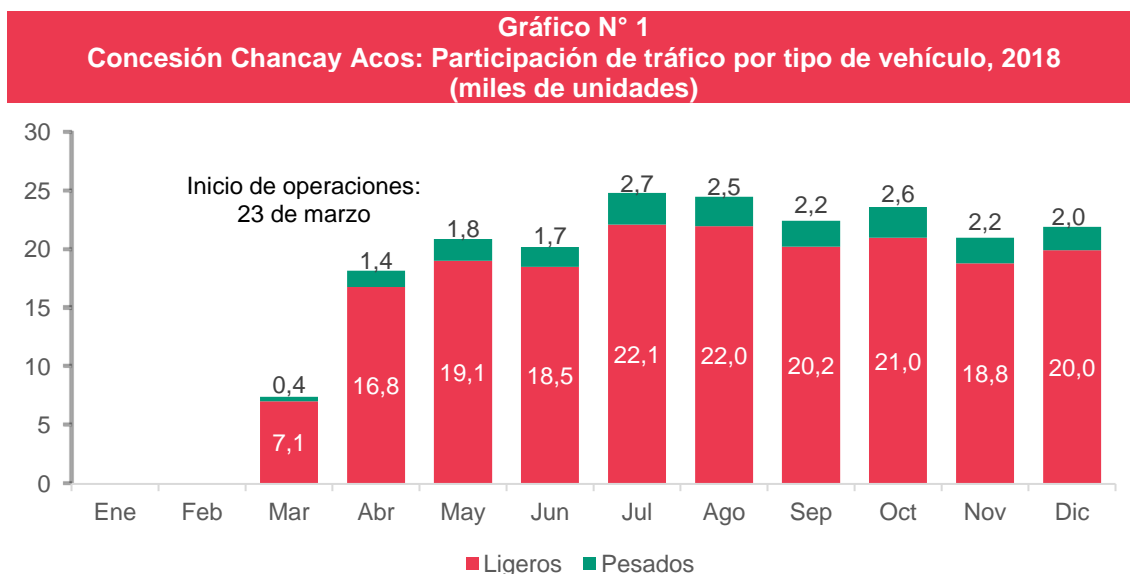
26. En el caso de las concesiones viales, las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación. Así, considerando que el Concesionario inició el cobro de peajes el 23 de marzo de 2018, la información que se presenta a continuación corresponde al periodo posterior a dicha fecha.

##### IV.1. Tráfico vehicular

27. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido en número de unidades vehiculares. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Huataya.

##### Trafico en unidades vehiculares

28. Durante el 2018, el número total de vehículos que transitaron por la carretera Chancay Acos ascendió a 205 mil, de los cuales el 90,4% correspondió a vehículos ligeros (186 mil unidades). En el Gráfico N° 1 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo del año.



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



## IV.2. Servicios complementarios

29. Como se ha mencionado previamente, el concesionario tiene la obligación de brindar servicios complementarios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
30. En ese sentido, como se muestra en el Cuadro N° 6, en 2018 se recibieron 116 llamadas para reportar incidentes o accidentes en la vía, la mayor proporción de las llamadas recibidas tuvo como objetivo solicitar auxilio mecánico (82,8%). Asimismo, también se registraron llamadas para reportar accidentes de tránsito (14,7 %) y otros factores (2,6%). En general, del total de llamadas de emergencia, el 98% de incidentes reportados no implicó una interrupción de la vía.

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

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	1	97	4	5	89	98
Accidente de Tránsito	1	16	3	2	12	17
Otros		1			1	1

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

## V. ESQUEMA TARIFARIO

31. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2012-CD-OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de la Concesión De acuerdo a dicha Resolución 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 fueran aplicables. La Tarifa básica asciende a S/ 2,00 y la diferenciada a S/ 1,00 (Ver Cuadro N° 7).
32. Al 23 de marzo del 2018, la empresa ha iniciado la etapa de explotación; por ende, se ha recaudado por concepto de cobro de la tarifa fijada por el Regulador. Sin embargo, no ha habido reajustes tarifarios anuales. No obstante, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión.

**Cuadro N° 7**  
**Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador**

Concesión	Tarifa	Descripción <sup>1/</sup>	
Chancay-Huaral-Acos	Básica	2,00	Por eje cobrable y por sentido.
	Diferenciada	1,00	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 33,6 km.

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

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

33. De acuerdo con la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión el mecanismo de actualización de la tarifa consiste en que cada doce meses el Concesionario reajuste el Peaje de forma ordinaria, a partir de la fecha de Inicio de la explotación. Este reajuste se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste de Peajes:



$$Peaje_{ajustado} = Peaje \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

<i>Peaje</i> ajustado	Monto por cobrar en Soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
<i>Peaje</i>	Monto en Soles del peaje determinado por el Regulador
<i>i</i>	Mes anterior al que se realiza el cálculo del <i>Peaje</i> ajustado
0	Mes correspondiente a la fijación anterior del <i>Peaje</i>
<i>IPC</i>	Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

34. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al Peaje mencionado en esta Cláusula deberá sumarse el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Sol más próximos.
35. 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.

## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

36. De acuerdo con la Adenda N°02 se permitió la ejecución de una conservación periódica adicional a fin de restituir los niveles de servicio deteriorados. Esta inversión permitirá ejecutar la rehabilitación o mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial de la carretera Ovalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo - Huaral - Acos, cuyos principales trabajos se detallan en el Cuadro N° 8.

Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Ejecución de obras 2018			
Tramo	Progresivas		Obras Principales
	Inicio	Final	
Óvalo Chancay - Huaral	00+000	8+760.00	Micropavimento, señalización horizontal, señalización vertical
	0+000	15+000	Micropavimento, señalización horizontal, señalización vertical
Huaral - Acos	15+010	55+520	Refuerzo Asfáltico 5 cm, señalización horizontal y señalización vertical
Dv Pasamayo - Huaral	0+000	10+992.72	Micropavimento, señalización horizontal, señalización vertical

Fuente: Plan de Negocios 2019.

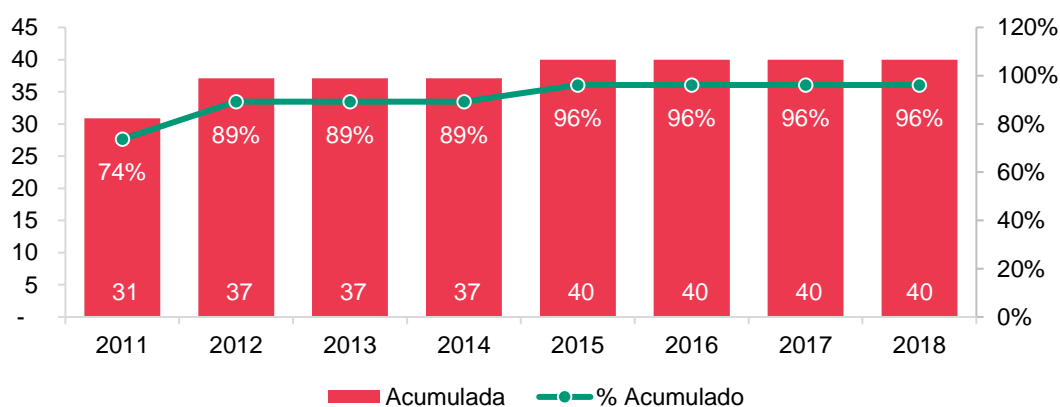
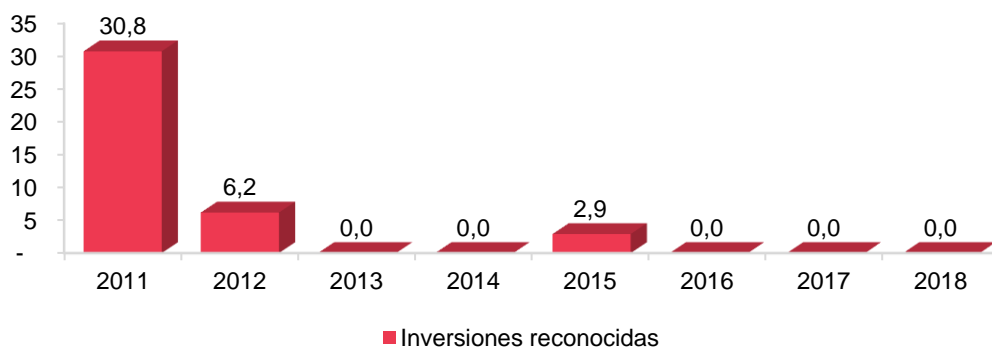
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

37. Al 31 de diciembre del año 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 39,97 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 96,1% del total de la inversión comprometida (USD 41,57 millones, incluido IGV), el cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). El Gráfico N° 2 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2011 hasta el 2018.
38. 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 a obras accesorias<sup>4</sup> y obras adicionales<sup>5</sup>. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (52,20 km) y para ser intervenidos (24,30 km) como parte de la obra principal.

**Gráfico N° 2**  
**Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 – 2018**  
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

## VI.2. Pagos al Estados: Aporte por Regulación

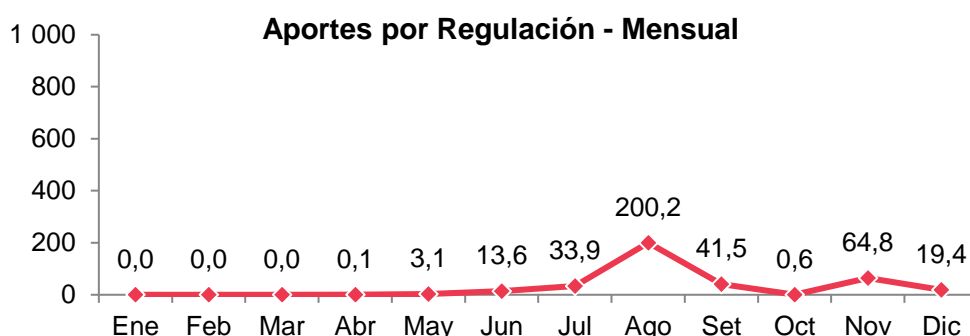
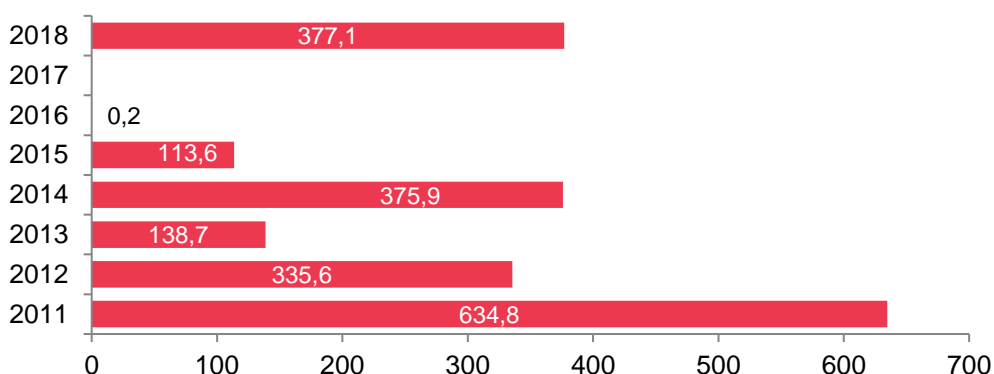
39. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% del valor de la facturación anual, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
40. En el 2018, el Aporte por Regulación pagado a partir de marzo del 2018 al Ositrán por parte del Concesionario fue de S/ 377 mil. El Gráfico N° 3 muestra los aportes por regulación que hizo el Concesionario desde el 2011 a la fecha. Como se aprecia, el concesionario no había efectuado pagos durante el 2016 y 2017, pues no ha percibido ingresos por construcción de obras.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> 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 este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



**Gráfico N° 3**  
**Concesión Chancay Acos: Aportes por regulación 2011 – 2018**  
(Miles de Soles)



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

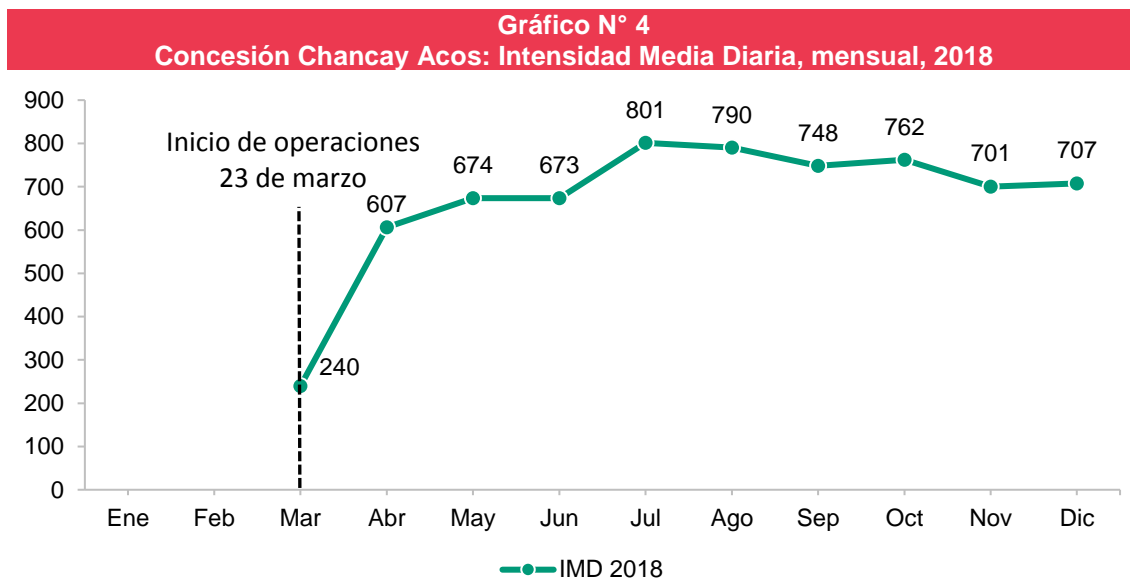
41. De acuerdo al Contrato de Concesión, corresponde al OSITRAN la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros, los cuales son exigibles al Concesionario en su etapa de operación.
42. 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 servicio en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros. De acuerdo al apéndice 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95%.
43. Durante el 2018, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos. En efecto, durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 96,1%, porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión.
44. Por otra parte, el OSITRAN ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>6</sup>. El valor máximo de la rigurosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2018, la rigurosidad de la vía concesionada registró un nivel de IRI de 1,6 metros por kilómetro, cumpliendo con lo establecido el Contrato de Concesión de tener un valor inferior a 3,5.

<sup>6</sup> 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.



## VII.2. Indicadores de tráfico

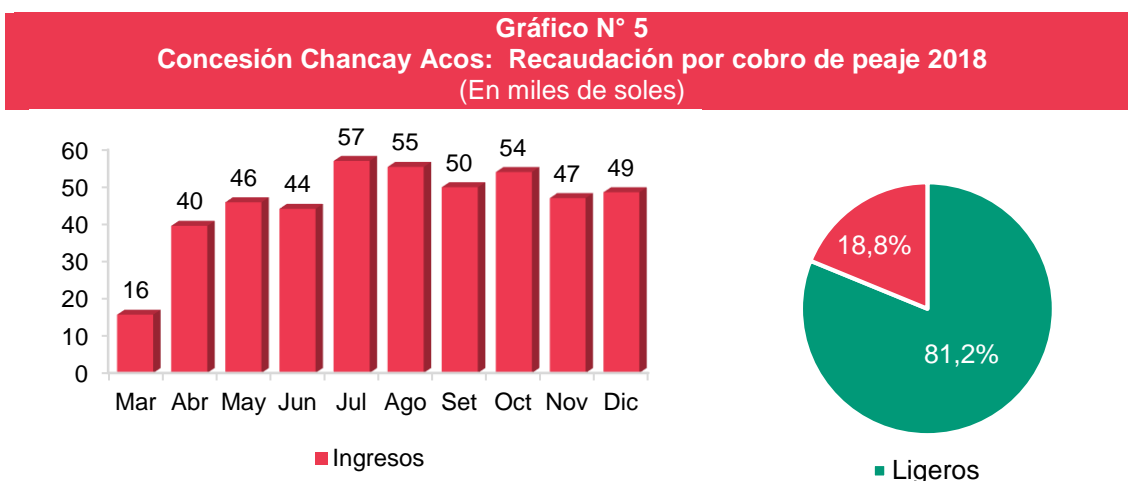
45. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD) <sup>7</sup> está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 4, el IMD anual resultó cercano a 670 vehículos por día. Así mismo, el IMD alcanzó su máximo nivel en julio de 2018, siendo que a partir de dicha fecha registró reducciones sucesivas.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

## VIII. INDICADORES COMERCIALES

46. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 457,1 mil durante 2018. Cabe señalar que, el 81,2% de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 18,8 % correspondió a vehículos pesados, como se puede observar en el Gráfico N° 5.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

<sup>7</sup> 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:

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





## **IX. ANÁLISIS FINANCIERO**

### **IX.1. Estados Financieros**

- ***Estado de Resultados Integrales***

47. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago por Obra (PPO)<sup>8</sup> y Pagos por Conservación y Mantenimiento (PAMO)<sup>9</sup>.
48. En el año 2018, el Concesionario Consorcio Chancay-Acos S.A. reportó ingresos provenientes de la operatividad de la concesión y servicios de construcción de casi 19 millones de soles (aumentando en 574% con respecto a los ingresos reportados para el 2017).
49. Este sustancial aumento se debe a que la concesión inició operaciones en marzo de 2018 y reportó ingresos por estos (por servicios de construcción reportó S/ 15 millones y por operación y mantenimiento de peaje, S/3,9 millones); en cambio para el 2017, los ingresos solo correspondían al reconocimiento del seguro por siniestros ocurridos.
50. En línea con lo anterior, el costo que incurrió la concesión y servicios de construcción también presentó un importante aumento pasando de S/ 2,4 millones en el año 2017 a aproximadamente S/ 20,3 millones para el año de análisis (esto se traduce en un aumento de 732,12%). Este crecimiento está relacionado con lo explicado en el punto anterior.
51. Dado lo descrito anteriormente, esto implicó que para el 2018, el concesionario presentara una utilidad bruta negativa de alrededor de S/ 1,4 millones (-508,4%). Según se observa en el Cuadro N° 9, los costos representan el 107% de los ingresos para 2018, esto debido al inicio de la explotación de la concesión.
52. Finalmente se observa pérdidas a nivel de la utilidad neta en aproximadamente S/ 1,5 millones, lo cual representa una disminución de 309,2% con respecto a la utilidad neta registrado en el año anterior. Esta situación se explica una vez más por el sustancial incremento de los costos de operatividad de la concesión y servicios de construcción, en mayor proporción que los ingresos.

---

<sup>8</sup> Según el contrato de concesión, es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario, que será cancela a través del Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de los avances de obra.

<sup>9</sup> Según el contrato de concesión, es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de Conservación y/o operación en que incurre el concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo a los índices de serviciabilidad previstos en el contrato.



**Cuadro N° 9**  
**Estado de Resultados Integrales, 2018-2017**  
**(en miles de soles)**

CONCEPTO	2 018	2 017	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2018	2017	2018 - 2017
Ingresos por operatividad de concesión y servicios de construcción	18 920	2 807	100,0%	100,0%	574,0%
Costo de concesión y servicios de construcción	(20 287)	(2 438)	107,2%	86,9%	732,1%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>(1 368)</b>	<b>369</b>	<b>7,2%</b>	<b>13,1%</b>	<b>-470,6%</b>
Gasto de operación	(5)	(50)	0,0%	1,8%	-90,7%
Ingresos de operación	69	-	0,4%	0,0%	
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>(1 303)</b>	<b>319</b>	<b>6,9%</b>	<b>11,4%</b>	<b>-508,4%</b>
Ingresos financieros	0,2	1,1	0,0%	0,0%	-82,2%
Gastos financieros	(379)	(301)	2,0%	10,7%	26,0%
Diferencias de cambio, neta	31	(38)	0,2%	1,3%	-181,2%
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>(1 651)</b>	<b>(18)</b>	<b>8,7%</b>	<b>0,6%</b>	<b>9041,3%</b>
Impuesto a la Renta	173	724	0,9%	25,8%	-76,1%
<b>Utilidad neta del ejercicio</b>	<b>(1 478)</b>	<b>706</b>	<b>7,8%</b>	<b>25,2%</b>	<b>-309,2%</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2018 de Chancay – Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- Estado de Situación Financiera**

- Respecto al Estado de Situación Financiera de la empresa, durante el 2018 el Concesionario registro un aumento de 5,2% en sus activos totales, así como el pasivo y patrimonio, pasando de S/ 33 millones a S/ 35 millones.
- Este aumento se explica principalmente por el crecimiento del activo corriente (+6,9%) por un lado y el pasivo corriente (+95,7%) por el lado del financiamiento de la empresa. El inicio de explotación de la concesión dio paso a que la empresa comience una gestión de financiamiento externo para las inversiones posteriores con el fin de cumplir sus responsabilidades contractuales de explotación de la infraestructura, como se verá más adelante esto perjudicará la capacidad de liquidez de la empresa.

**Cuadro N° 10**  
**Estado de Situación Financiera, 2018-2017**  
**(en miles de soles)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2 018	2 017		2 018	2 017
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>24 590</b>	<b>22 996</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>9 603</b>	<b>4 906</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	18 961	1 042	Cuentas por pagar comerciales	54	766
Cuentas por cobrar comerciales	1 864	18 506	Otras cuentas por pagar	0,50	7
Otras cuentas por cobrar	2 434	5	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	9 548	4 133
Servicios y otros contratados por anticipado	1 246	3 442			
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	85	-	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>22 831</b>	<b>24 318</b>
			Otras cuentas por pagar	116	-
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>10 456</b>	<b>10 318</b>	Cuentas por pagar a empresa relacionada	20 544	24 318
Impuesto a la renta diferido	898	724	Ingresos diferidos	2 171	-
Otras cuentas por cobrar	4 814	4 839			
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	4 138	4 119	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>32 434</b>	<b>29 224</b>
Intangibles	608	636			
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>2 612</b>	<b>4 090</b>
			Capital social	5 034	5 034
			Resultados acumulados	(2 422)	(944)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>35 046</b>	<b>33 314</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>35 046</b>	<b>33 314</b>

Fuente: Estados Financieros auditados 2018 de Chancay – Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

## IX.2. Indicadores Financieros

- Ratios de Liquidez**



55. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Aunque en 2017 y en 2018, la empresa alcanzó ratios de liquidez mayores a 1, revelando que la empresa tiene los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. Para el 2018, los ratios se redujeron reflejando una caída en la liquidez de la empresa.
56. En particular, los ratios de Liquidez clásica<sup>10</sup> y de Prueba ácida<sup>11</sup>, superan la unidad aunque estos disminuyeron con respecto a los indicadores hallados en el 2017 debido al aumento del financiamiento externo (+95,7% del pasivo corriente) que sucedió en el 2018 como se explicó en la sección anterior.
57. El ratio de Liquidez absoluta<sup>12</sup> 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 incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2018, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 1,97 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2017 que alcanzó los S/ 0,21.

Cuadro N° 11 Ratios de Liquidez, 2018-2017		
Ratios	2018	2017
Liquidez clásica	2,56	4,69
Prueba ácida	2,43	3,99
Liquidez absoluta	1,97	0,21

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 de Chancay – Acos S.A  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Ratio de Endeudamiento Financiero**

58. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en 2018 reflejan la situación de mayor 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 el incremento de las obligaciones de la empresas con sus empresas relacionadas.
59. El ratio Endeudamiento del Activo<sup>13</sup> que en 2018 alcanzó el valor de 92,5% indica que de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 92,5% se financia a través de terceros; mientras que en 2017 dicha dependencia fue de 87,7%. En 2017 y 2018 el ratio Calidad de la deuda<sup>14</sup>, se incrementó al pasar de 16,8% a 29,6%. Esto se entiende como un aumento de la financiación externa a corto plazo del financiamiento de terceros total de la empresa.
60. Así también, el ratio Deuda - Patrimonio<sup>15</sup> indica que los recursos de origen ajeno a la entidad son superiores a los recursos propios o aportados por los socios (en el 2017, este valor era de 715%), poniendo en evidencia la gran dependencia de terceros por parte del Concesionario. Finalmente, para el Índice de solvencia<sup>16</sup>, que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, se observa que en 2018 dicho ratio disminuyó, pasando de 1,14 a 1,08 veces.

<sup>10</sup> El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>11</sup> El cálculo es: (Efectivo + Cuentas por cobrar + Otras cuentas) / Pasivo Corriente.

<sup>12</sup> El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>13</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total.

<sup>14</sup> Este indicador nos muestra la proporción de la deuda de corto plazo sobre la deuda total. Cuanto menor sea el resultado, reflejará una mayor facilidad para devolver los fondos procedentes de terceros. El cálculo es: Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>15</sup> El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio.

<sup>16</sup> El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo.



**Cuadro N° 12**  
**Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018-2017**

<b>Ratios</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Deuda - Patrimonio	1242%	715%
Endeudamiento del Activo	92,5%	87,7%
Calidad de la Deuda	29,6%	16,8%
Índice de Solvencia	1,08	1,14

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 de Chancay – Acos S.A  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

• **Ratios de Rentabilidad**

61. La empresa Consorcio Chancay – Acos S.A. registró pérdidas en el ejercicio 2018, lo cual afectó a los indicadores de rentabilidad, por lo que los márgenes, el ROE<sup>17</sup> y ROA<sup>18</sup> exhiben resultados negativos para dicho año, lo cual nos indica que la empresa no pudo generar utilidades.
62. 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 el Margen bruto disminuyó al pasar de 13,1% a -7,2% entre 2017 y 2018. De igual forma se observa un decrecimiento del Margen operativo al pasar de 11,4% a -6,9%.
63. Asimismo, el Margen EBITDA<sup>19</sup> muestra la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, basada en su capacidad de cubrir los gastos incurridos con los ingresos producidos. Así en 2018, esta cobertura decreció, al pasar de 13,1% a -5,3%, debido a que los costos crecieron en mayor proporción que los ingresos, incluso los costos superaron los ingresos operativos. Finalmente, para el Margen neto, también se observa un decrecimiento mayor, al pasar de 25,2% en el 2017 a -7,8%.
64. Con referencia al ROE y ROA durante el año 2018, las pérdidas netas del ejercicio implican valores negativos en ambos indicadores. Es decir que los socios tuvieron menor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto a 2017. Situación similar se aprecia con el ROA (rendimiento sobre los activos), que pasó de 2,1% en el 2017 a -4,2% en 2018, que refleja una caída del rendimiento de los activos ganancias sobre el capital total invertido.

**Cuadro N° 13**  
**Ratios de Rentabilidad, 2018-2017**

<b>Ratios</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Margen Bruto	-7,2%	13,1%
Margen Operativo	-6,9%	11,4%
Margen EBITDA	-5,3%	13,1%
Margen Neto	-7,8%	25,2%
ROE	-56,6%	17,3%
ROA	-4,2%	2,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados Chancay – Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

**X. CONCLUSIONES**

65. A diciembre de 2018, el Concesionario ha ejecutado prácticamente la totalidad de las obras, siendo reconocidas el 96,1% de las inversiones por parte del Regulador. Cabe señalar que el 2018 el Concesionario ha iniciado la etapa de operaciones el 23 de marzo del 2018
66. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la

<sup>17</sup> *Return of Equity*, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio.

<sup>18</sup> *Return of Assets*, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: Utilidad Neta / Activo Total.

<sup>19</sup> Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total.



concesión Chancay Acos, 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 registrados fue de 205 mil, de los cuales el 90,4% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 9,6% restante a vehículos pesados. Al 31 de diciembre de 2018, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 39,97 millones, lo cual significó un avance del 96,1% de la inversión comprometida.
- (ii) En el 2018, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 377 mil al OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), debido al inicio de operaciones a partir de marzo del 2018.
- (iii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2018, se ha verificado el cumplimiento de los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96,1%.
- (iv) A partir del análisis de los Estados Financieros Auditados se observa que al cierre de 2018 se registró un crecimiento del valor contable de la empresa pues sus activos y (y pasivo y patrimonio), pasaron de S/ 33 millones a S/ 35 millones entre 2017 y 2018, debido al inicio de explotación de la infraestructura y el aumento del financiamiento de terceros. Ello contribuyó a reducir la liquidez del Concesionario, colocándolo en una peor posición frente a sus acreedores. Por otro lado, el crecimiento de los costos en mayor proporción que los ingresos perjudicó a los indicadores de rentabilidad de la empresa en 2018, los cuales resultaron negativos.



## XI. ANEXOS

### Anexo N° 1 Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A. CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO– HUARAL -ACOS			
1	Infraestructura	cuales se encuentran subdivididos en: - Ovalo Chancay – Huaral (9,35 Km.) - Huaral – Acos (55,65 Km.) - Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 Km.)	Anexo I (p. 96)
2	Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	Quince años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 9.1. (p. 54) Anexo XI (p. 353)
5	Adendas	Adenda 1: 30 de abril de 2010. Modificación del primer párrafo del numeral 1.10 del Apéndice II del Anexo II.2, primer párrafo del numeral 1.11 del Apéndice II del Anexo II.2 y numeral 1.3 del Apéndice IV del Anexo II.1 del Anexo II.	Adenda 1
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5 (p. 24)
7	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, aproximadamente USD 951 140)	Anexo A (p. 01)
8	Pólizas de seguros	- De responsabilidad civil. - Sobre los bienes de la Concesión. - De riesgos laborales. - Otras pólizas.	Cláusula 12.2. a) (p. 64) Cláusula 12.2. c) (p. 64-65) Cláusula 12.2.b) (p. 65) Cláusula 12.2. d) (p. 65)
9	Inicio de operaciones	El Inicio de la Construcción es a los 30 Días Calendario, contados a partir de verificar: Entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, Aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería, Aprobación del EIA, Obtención de recursos financieros para los primeros Hitos de Construcción. Pólizas de seguro. Fideicomiso de Administración. Viabilidad del proyecto, si fuera el caso.	Cláusulas 6.16. (p. 42-43)
10	Tarifas fijadas en Contrato	- Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. - El Peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación. - El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.	Cláusula 9.2. (p. 54)



11	Fórmula de reajuste	El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. El reajuste se realizará cada doce meses.	Cláusula 9.6. (p. 55-56)
12	Explotación de la concesión: Servicios	<ul style="list-style-type: none"><li>- Servicios obligatorios (servicios que se implementaran de forma gratuita y según la regulación indicada en el contrato) y servicios opcionales.</li><li>- El Concesionario podrá proponer la implementación de otros servicios previa opinión del Regulador.</li></ul>	Cláusula 8.10. (p. 52-54)
13	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 34 248 729 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 96)
14	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"><li>- Eventos a la fecha de suscripción del contrato.</li><li>- Régimen de bienes.</li><li>- Obras de Construcción.</li><li>- De la Conservación de las Obras.</li><li>- Explotación de la Concesión.</li><li>- Régimen de Seguros.</li><li>- Consideraciones Socio Ambientales.</li><li>- Conservación y operación.</li></ul> Fideicomiso de administración.	Anexo X
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"><li>- Vencimiento del plazo.</li><li>- Mutuo Acuerdo.</li><li>- Decisión unilateral del Concedente.</li></ul> Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor).	Cláusula 16.1. (p. 80)
16	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b><u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u></b> equivalente al 10% de la inversión proyectada referencial.</li><li>- <b><u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</u></b> debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a dos PAMO (cuotas trimestrales) incluido IGV del año correspondiente.</li></ul>	Cláusula 11.2. (p. 61) Cláusula 11.3. (p. 62)
17	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"><li>- Trato Directo.<ul style="list-style-type: none"><li>o Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas.</li><li>o Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.</li></ul></li><li>- Reglas Procedimentales Comunes.</li></ul>	Cláusula 18.10. (p. 90) Cláusula 18.11.a) (p. 90) Cláusula 18.11.b) (p. 90) Cláusula 18.12. (p. 93)
18	Equilibrio económico financiero	<ul style="list-style-type: none"><li>- El Regulador establecerá que el equilibrio se afecta por cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, por demostración de existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditados, en función a la Utilidad Neta resultante del ejercicio y la Utilidad neta que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.</li><li>- Si el porcentaje del desequilibrio supera el 10% (positivo o negativo) se procederá a restablecerlo, otorgando un ingreso al Concesionario que compense el desequilibrio calculado; o viceversa, el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo disminuyendo el monto del Cofinanciamiento.</li></ul>	Cláusula 9.13.-9.16. (p. 59-61)



19	PAS	- Contraprestación que recibirá el Concesionario por la realización de los actos previstos en el contrato destinados a la prestación de un servicio público que cumpla con los parámetros asociados a la inversión y a los niveles de servicio establecidos en el contrato.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
20	Pago por Obra (PPO)	- Es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario que será cancelado a través del Fideicomiso de Administración mediante un reconocimiento de los avances de obra a través de los CAO's de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo II del contrato.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
21	Pago por conservación y operación (PAMO)	- Es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de conservación y operación en que incurre el Concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo a los índices de serviciabilidad previstos en el contrato. Es un pago de cuatro (4) cuotas con periodicidad trimestral por un periodo de quince (15) años.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
22	Oferta Económica	PPO = USD 31 024 743,88 (sin IGV) PAMO = USD 2 034 618,95 (sin IGV)	Anexo N° 6





**Anexo N° 2**  
**Indicadores Anuales**

**INDICADORES ANUALES: CONCESIÓN CHANCAY-ACOS**

Concesionario:	Chancay Acos S.A.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2018

a) Tráfico

	UNIDAD	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ag	Set	Oct	Nov	Dic
<b>Número de Unidades Vehiculares</b>											
<b>Huataya</b>	<b>Vehículos</b>	<b>7 437</b>	<b>18 196</b>	<b>20 885</b>	<b>20 202</b>	<b>24 840</b>	<b>24 497</b>	<b>22 444</b>	<b>23 629</b>	<b>21 015</b>	<b>21 927</b>
Ligeros	Vehículos	7 058	16 798	19 051	18 525	22 113	21 990	20 247	21 010	18 824	19 950
Pesados	Vehículos	379	1 398	1 834	1 677	2 727	2 507	2 197	2 619	2 191	1 977
<b>Número de Ejes Cobrables</b>											
<b>Huataya</b>	<b>Ejes</b>	<b>7 858</b>	<b>19 795</b>	<b>22 941</b>	<b>22 069</b>	<b>28 471</b>	<b>27 679</b>	<b>24 955</b>	<b>26 995</b>	<b>23 501</b>	<b>24 266</b>
Ligeros	Ejes	7 058	16 798	19 051	18 525	22 113	21 990	20 247	21 010	18 824	19 950
Pesados	Ejes	800	2 997	3 890	3 544	6358	5 689	4 708	5 985	4 677	4316

	UNIDAD	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ag	Set	Oct	Nov	Dic
<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>											
<b>Total</b>	<b>Soles</b>	<b>15 716</b>	<b>39 590</b>	<b>45 882</b>	<b>44 138</b>	<b>56 942</b>	<b>55 358</b>	<b>49 910</b>	<b>53 990</b>	<b>47 002</b>	<b>48 572</b>
Ligeros	Soles	14 116	33 596	38 102	37 050	44 226	43 980	40 494	42 020	37 648	39 940
Pesados	Soles	1 600	5 994	7 780	7 088	12 716	11 378	9 416	11 970	9 354	8 632



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](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://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 Gutierrez Chochoca - Practicante