



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



Contenido

I.	RESUMEN EJECUTIVO	3
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	4
II.1.	Composición de la Empresa	4
II.2.	Principales características del contrato de concesión	4
II.3.	Área de Influencia.....	7
II.4.	Principales Activos de la Concesión	8
II.5.	Hechos Importantes	9
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	9
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	10
V.	ESQUEMA TARIFARIO.....	10
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	11
VI.1.	Evolución de las inversiones	11
VI.2.	Pagos al Estado	12
VII.	ANÁLISIS FINANCIERO	13
VII.1.	Estados Financieros	13
VII.2.	Indicadores Financieros	14
VIII.	CONCLUSIONES.....	16
IX.	ANEXOS	18

Cuadros

Cuadro N° 1: Datos Generales de la Concesión.....	4
Cuadro N° 2: Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO).....	5
Cuadro N° 3: Principales obras de rehabilitación y conservación	6
Cuadro N° 4: Modificaciones Contractuales	7
Cuadro N° 5: Tramos de la concesión	8
Cuadro N° 6: Tarifas fijadas por el regulador.....	10
Cuadro N° 7: Estado de Resultados Integrales, 2018-2017	14
Cuadro N° 8: Estado de Situación Financiera, 2018-2017	14
Cuadro N° 9: Ratios de Liquidez, 2018-2017.....	15
Cuadro N° 10: Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018 - 2017.....	16
Cuadro N° 11: Ratios de Rentabilidad, 2018-2017.....	16

Gráficos

Gráfico N° 1: Datos Generales de la Concesión.....	8
Gráfico N° 2: Antes y después de la Concesión	9
Gráfico N° 3: Inversión reconocida anual, 2011-2018	11
Gráfico N° 4: Aporte por regulación, 2011-2018.....	12



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en 2018, identificando los principales factores de operación que han influido en el mismo.

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

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

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

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real (postes SOS), servicios de emergencia de auxilio mecánico y asistencia médica en casos de accidentes.

Al finalizar el 2018, el Concesionario ha presentado un avance de 99,93% de cumplimiento de su compromiso de inversiones, encontrándose reconocidas por parte del Regulador desde el 21 de diciembre de 2017. Las obras si bien fueron culminadas en 2014, el proceso de aceptación de la misma presentó demoras, pues debido al desgaste por el uso normal de la vía y al incremento del tráfico, la infraestructura no cumplía con los niveles de servicio estipulados en el contrato de concesión.

Al cierre del año 2018, el Concedente y el Concesionario cuentan con un acuerdo de suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, motivo por el cual no se cuenta con información relativa a la medición del flujo vehicular.

Durante 2018 el Concesionario aportó cerca de S/ 182,8 mil al regulador por concepto de aporte por regulación. Dicho monto correspondió a los pagos realizados en enero, marzo y julio de 2018, siendo el mes de marzo el de mayor aporte por regulación (67,3% del total).

A nivel financiero, en 2018 la empresa experimentó una mejoría general debido a la reducción de los costos operativos que le permitió revertir la situación pérdidas financieras experimentada en 2017 y alcanzar utilidades brutas hasta por S/ 2,3 millones, lo cual se ve reflejado en la mejoría de todos sus ratios de rentabilidad. Asimismo, en 2018 los pagos efectuados por el Concedente coincidieron con el pago casi íntegro de las obligaciones contraídas con su empresa matriz, lo que implicó una reducción sustancial del pasivo de la empresa, que permitió la mejoría de los ratios de liquidez y de solvencia financiera del Concesionario.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa

1. La empresa Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante Obrainsa o concesionaria) fue constituida en Perú el 11 de marzo de 2009, cuenta como principal accionista a la empresa peruana Obras de Ingeniería S.A, quien posee el 99,99% de las acciones. Dicha empresa se dedica a realizar proyectos de ingeniería y construcción en los sectores público y privado. Sus proyectos están relacionados a infraestructura vial, portuaria, hidráulica, saneamiento, movimiento de tierras, así como todo tipo de edificaciones y proyectos inmobiliarios. La concesionaria tiene por finalidad dedicarse, exclusivamente, a las actividades de construcción, conservación y explotación del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

II.2. Principales características del contrato de concesión

2. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), suscribió el 30 de abril de 2009, con Obrainsa el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, (en adelante, el Contrato de Concesión) ubicado en la región de Lambayeque.

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.
Composición accionaria	Obras de ingeniería S.A. (99,99%), Otros (0,01%)
Modalidad de la concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (build, operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 24,85 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2018	USD 24,83 millones (inc. IGV)
Suscripción de contrato	30 de abril de 2009
Inicio de la concesión	20 de diciembre del 2017
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	1

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos, Ositrán

3. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previsto en su respectivo Contrato.
4. El Contrato de Concesión se encuentra dentro del marco de un esquema BOT (Build, Operate and Transfer) y se suscribió por un plazo de 15 años, bajo la modalidad de cofinanciamiento. Si bien el 24 de Julio del 2018 se determinó que el inicio de la explotación sería el 20 de diciembre del 2017, el 29 de agosto de 2018, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de la explotación, así como aquellas relacionadas con el inicio de cobro del Peaje San Nicolás, por el plazo computado desde el 20 de diciembre de 2017 hasta el 20 de setiembre de 2018; posteriormente, se amplió este plazo hasta el 31 de diciembre de 2019.

Cofinanciamiento



- La Concesión se otorgó bajo la modalidad cofinanciada, por lo que los ingresos del Concesionario están dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (en adelante, PAS). El PAS representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación.
- El monto del PAS se calcula como la suma del PAO (pago por obras) y el PAMO (pago por conservación y operación) y se financia a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y en caso dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación.

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

Donde:

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

Cuadro N° 2 Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO)			
Ingresos ¹	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PAO	USD 15 621 462,00 ²	- Peaje - Cofinanciamiento	Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
PAMO	USD 1 443 029,00 ²		Cancelado trimestralmente durante un período de 15 años. No incluye IGV.

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

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

Fuente: Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

- Cabe mencionar que el PAO es cancelado por el concedente a través del fideicomiso de administración mediante la emisión del CAO. Por otra parte, durante la ejecución del proyecto se realizaron ajustes de metrados por un importe de US\$ 4 millones que no pertenecen al PAO y que conforme lo establecido en el contrato de concesión debían ser cancelados en el último hito constructivo junto con el último CAO.
- Por su parte, el PAMO tiene por finalidad retribuir las actividades de conservación y operación, el cual comenzará a devengarse con el inicio de la etapa de explotación, la cual se iniciará una vez que se emita el último CAO. El PAMO será cancelado mediante cuotas trimestrales (de USD 360,7 mil) durante el tiempo que dure la explotación. En caso de que el peaje no cubra el PAMO, la diferencia será aportada por el Estado Peruano.
- En lo referido al ajuste del PAMO, se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior.
- 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 (30.may.2008).
- i : Fecha de ajuste, 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 INEI.
- TC : Tipo de Cambio.

Compromisos de inversión y mantenimiento

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

Cuadro N° 3 Principales obras de rehabilitación y conservación					
Tramo	Descripción	Inicio	Fin	Longitud	Principales obras
1	Nuevo Mocupe - Zaña	0+000	10+700	10,70 km	- Conservación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
2	Zaña-Cayaltí	11+750	15+200	3,45 km	- Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización
3	Cayaltí-Oyotún	15+200	47+847	32,647 km	- Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa
TOTAL				46,797 km	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

13. Así, entre las principales obras que consideran la inversión inicial del proyecto están: (i) reconfiguración de la subrasante existente; (ii) conformación del pavimento a nivel de asfaltado con Tratamiento Superficial Bicapa; (iii) mejoramiento y construcción de bremas; (iv) construcción, reconstrucción y/o rehabilitación de sistemas de drenaje; (v) obras de estabilización y protección de taludes; (vi) obras de encauce y defensa ribereña; (vii) construcción de badenes; (viii) construcción de muros de concreto y dissipadores de energía aluvional; (ix) construcción y reconstrucción de pontones; (x) mejoramiento de la señalización y elementos de seguridad vial; (xi) construcción y equipamiento de estación de peaje; y, (xii) implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a usuarios.

Esquema de regulación tarifaria

14. En relación a las tarifas, conforme a lo establecido en la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa (peaje + IGV) a partir de la fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio brindado. El peaje



será determinado por el Regulador antes de la fecha de inicio de la explotación, para lo cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.

15. La tarifa se cobrará en ambos sentidos de desplazamiento (cláusula 9.4), estableciéndose una tarifa básica para los vehículos ligeros y una tarifa básica por cada eje para los vehículos pesados (cláusula 9.5). El peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de inicio de la explotación mediante la siguiente fórmula

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

Donde:

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

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

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

Periodo 0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.

IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

16. En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del 10% del IPC, desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula (cláusula 9.5).

Modificaciones contractuales

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

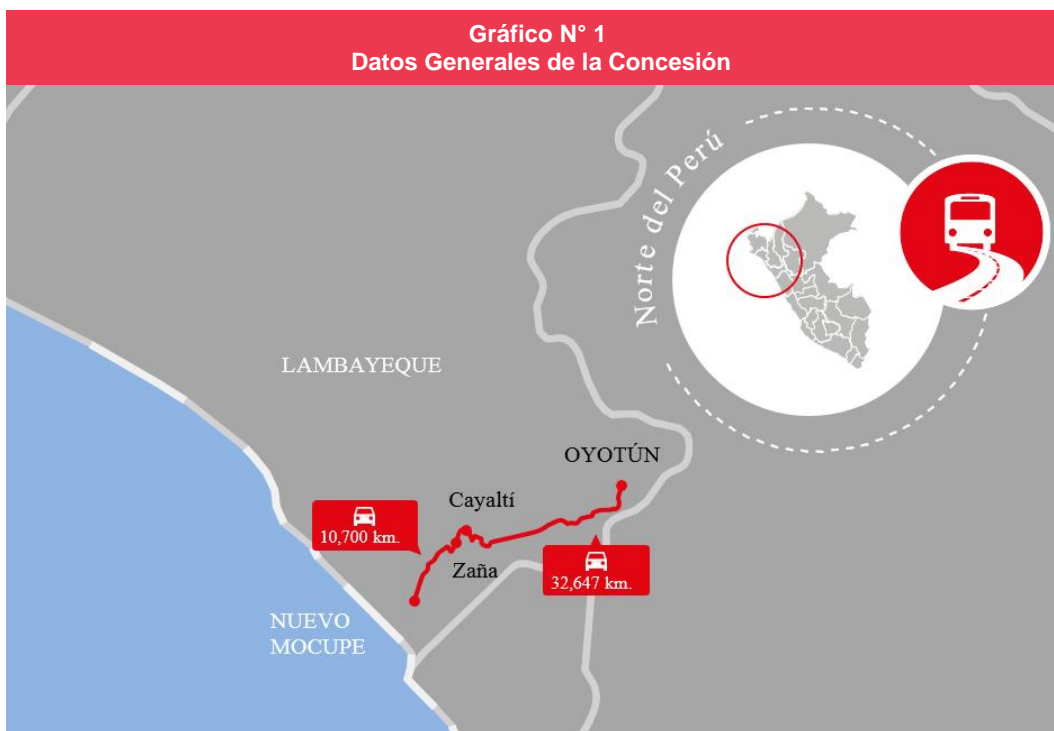
Cuadro N° 4 Moficaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	18 de abril de 2017
Principales modificaciones:	(1) Se incluyó la cláusula 6.29 A que establece el procedimiento de aceptación de obras. (2) Redefinir el procedimiento para la emisión del último CAO. (3) Se modificó la cláusula 8.9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

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.3. Área de Influencia

18. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, el tramo concesionado atraviesa los distritos de Lagunas, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún ubicados en el departamento de Lambayeque, Provincia de Chiclayo. Así, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Chiclayo en la región Lambayeque, facilitando el intercambio comercial entre las zonas productoras con los centros de comercialización ubicados en la Costa.



Fuente: Memoria Institucional de OSITRAN 2016
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

19. La Concesión está ubicada en Lambayeque y comprende una extensión de aproximadamente 47 kilómetros, la cual se subdivide en tres tramos, conforme se detalla en el Cuadro N° 5. El primer tramo comprende desde Nuevo Mocupe hasta Zaña, lo que representa 10,7 km extensión y se localiza en la provincia de Chiclayo (Región de Lambayeque), mientras tanto el tramo de Zaña – Cayaltí, tiene una extensión de 3,45 km siempre en Chiclayo. Finalmente, el tercer tramo también localizado en la misma provincia tiene una extensión de 32,65 km aproximadamente y va desde Cayaltí hasta Oyotún.

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

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

20. Adicionalmente a la infraestructura que corresponde a las vías concesionadas, la concesión cuenta con un área destinada a la unidad de peaje, por la cual se hará efectivo el cobro de dicho concepto. En la siguiente figura se muestra el antes y después de la infraestructura otorgada en administración al consorcio Obrainsa.



Gráfico N° 2
Antes y después de la Concesión



Fuente: Plan de Negocios 2019 de Obrainsa.

Equipos de la concesión

21. Entre los equipos con los que cuenta el concesionario al 31 de diciembre del 2018, destaca una camioneta que forma parte del equipo de auxilio mecánico, juntamente con una grúa remolque. Ambas podrán ser empleadas cuando empiece la explotación de los tramos administrados por dicha concesión. Adicionalmente se cuenta con una ambulancia que prestará servicio de asistencia médica a los usuarios que lo requieran.

II.5. Hechos Importantes

22. Mediante el oficio N° 1455-2018-MTC/25 del 09 de abril del 2018 el concedente advierte al regulador de una posible contingencia social y que ha solicitado a la DGASA, en el marco de sus competencias, evalúe la real situación en campo y emita opinión al respecto.
23. El acta de suspensión temporal de obligaciones suscrita el 29 de agosto del 2018, el concedente y el concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, así como aquellas obligaciones relacionadas con el inicio del cobro del Peaje San Nicolás, por el plazo computado desde el 20 de diciembre del 2017 hasta el 20 de setiembre del 2018, sin pago del PAMO.
24. El 12 de noviembre de 2018, el Concedente y el Concesionario suscriben la adenda al acta de suspensión temporal de obligaciones, por la que se acuerda ampliar el plazo de suspensión de obligaciones relacionadas con el cobro del Peaje San Nicolás del 21 de setiembre del 2018 hasta el 31 de diciembre del 2019, con pago de PAMO.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

25. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre Obrainsa y el Estado peruano, el Concedente transfirió al Concesionario la potestad de prestar el servicio público de acceso y uso de la infraestructura a los usuarios. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión.
26. En lo que refiere a la tarifa y peaje, de acuerdo al Contrato de concesión se estableció que sea calculado por el Regulador, tal como se desarrolla en la sección relacionada a tarifas del presente informe.
27. El concesionario tendrá que proveer de manera obligatoria y gratuita de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión, los siguientes servicios:



- Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
 - Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.
28. Además, otro servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada.
29. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador.
30. Cabe mencionar que, mediante el acuerdo N° 2093-633-18-CD-OSITRAN del 21 de marzo del 2018 se aprobó la tarifa diferenciada.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

31. Los tramos concesionados ya están siendo utilizados por los usuarios que tienen unidades vehiculares de uso personal o de transporte de carga o de pasajeros. Sin embargo, no se tiene referencia oficial acerca de la contabilización del tráfico vehicular, medido tanto en unidades vehiculares como ejes cobrables debido a que no se ha iniciado el cobro del peaje.

V. ESQUEMA TARIFARIO

32. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2012-CD-OSITRAN, se fijó el peaje básico de la Concesión, asimismo, mediante el acuerdo N°2093-633-18 se aprobó el procedimiento para el cobro de la tarifa diferenciada en la concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí, Oyotún. La tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueren aplicables. Dicha tarifa fue calculada mediante la metodología de disposición a pagar (DAP).

Cuadro N° 6			
Tarifas fijadas por el regulador			
(En Soles, incluido IGV)			
Concesión	Tarifa		Descripción
Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún	Básica	2,00	Por eje cobrable y por sentido
	Diferenciada	1,00	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 23,4 km.

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. El 29 de agosto del 2018 se acordó suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, así como aquellas obligaciones relacionadas con el inicio del cobro del peaje. Sin embargo, una vez que se reinicie la operación de la Concesión, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo a la metodología detallada en la cláusula 9.6 de su Contrato.

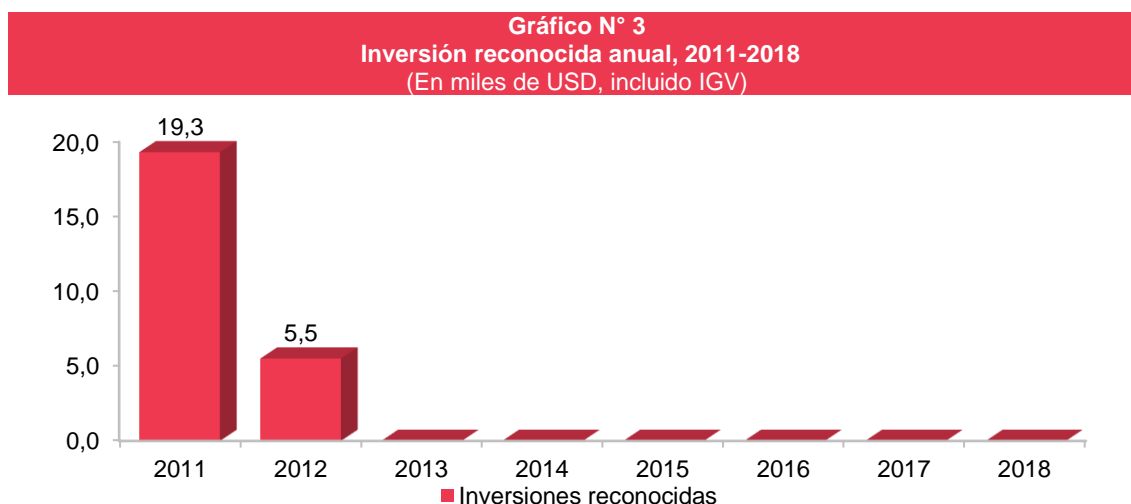


34. La tarifa de peaje comprenderá una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida. Esta tarifa diferenciada es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km. Asimismo, este tipo de tarifas es aplicable a vehículos de transporte público, los cuales son usados, principalmente, por personas de bajos recursos¹.
35. Los servicios que son de carácter obligatorios a ser provistos por el concesionario tienen un precio cero, así tenemos los siguientes: Central de Emergencias, Traslado de Vehículos ligeros por medio de Grúas, Postes SOS, Unidades de Ambulancia de manera preventiva para cualquier incidente. Por otro lado, en el caso del uso de los Servicios Higiénicos (ubicado en la garita de peaje), el concesionario determinará el precio.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

36. Al cierre de 2018, la inversión ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Regulador, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 99,9% en relación al compromiso total de inversión (USD 24,85 millones, incluido IGV). Cabe señalar que, dicha inversión se ejecutó en 2011 y 2012, años en los cuales el concesionario invirtió USD 19,3 y USD 5,5 millones, respectivamente.



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

37. Las obras de construcción se iniciaron el 09 de enero de 2011 y culminaron el 05 de febrero 2012 se culminaron todas las obras previstas en el Contrato de Concesión cumpliendo todos los estándares y niveles de servicio, con excepción de la Unidad de Peaje que no pudo culminarse por falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, debido a ello no se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras. Recién en noviembre de 2013, el MTC cumplió con la entrega de los terrenos necesarios para construir la unidad de peaje, obra que se culminó en setiembre de 2014².

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

² El 04 de setiembre de 2014, el Concesionario concluyó con la ejecución de las Obras Complementarias que forman parte de las Obras de Construcción, correspondiente a: i) la edificación de la unidad de peaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, entre otros; y ii) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos; terminándose con ello el último Hito Constructivo de las Obras de Construcción



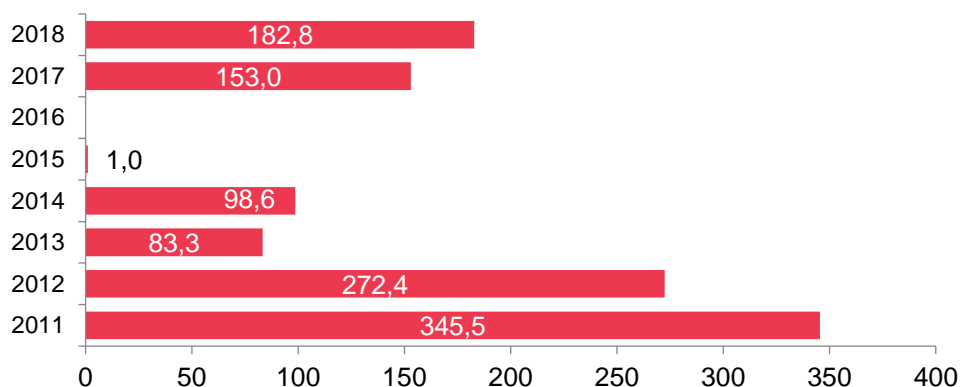
38. Así, a diciembre de 2017 recién se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras luego de la firma de la adenda N° 1 al contrato de concesión, ello ha permitido la aceptación del avance de obras de construcción, la emisión y pago del último Certificado de Avance de Obra (CAO) incluyendo la variación de metrados.

VI.2. Pagos al Estado

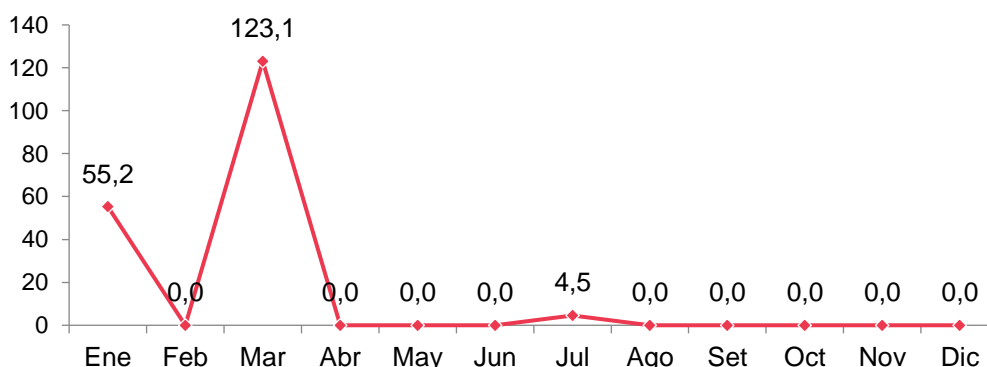
Aporte por regulación

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

Gráfico N° 4
Aporte por regulación, 2011-2018
(en miles de Soles)



Aportes por Regulación - Mensual 2018



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

40. En el 2018, Obrainsa transfirió alrededor de S/ 182,8 mil al regulador por concepto de aporte por regulación. Los pagos se realizaron en enero, marzo y julio del 2018, siendo el mes de marzo el de mayor aporte de regulación (67,3% del total).

Aporte por Supervisión

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



- Primera cuota equivalente al 10% del monto correspondiente a la supervisión de Estudios y Obras, a pagarse a los 30 días calendario de suscrito el contrato de supervisión.
 - El 90% restante del pago por supervisión de Estudios y Obras en 12 cuotas mensuales iguales, pagaderas al mes siguiente del inicio de las Obras de Construcción.
42. Los pagos por concepto de la supervisión de Estudios y Obras se efectuarán a través de la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración indicada en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato.
43. En caso de que el costo de la supervisión de Estudios y Obras acordado entre el Regulador y el supervisor sea menor al porcentaje indicado, la diferencia deberá transferirse a la cuenta de emergencia vial extraordinaria del fideicomiso de administración antes referido.

VII. ANÁLISIS FINANCIERO

VII.1. Estados Financieros

- ***Estado de Resultados Integrales***

44. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago por Obras (PPO)³ y Pagos Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁴.
45. Durante el 2018, el Concesionario registró ingresos por un monto de S/ 6 millones (facturación efectuada por Provias Nacional), lo cual representó un crecimiento de 5% en relación a los ingresos registrados el año anterior (S/ 5,7 millones).
46. En lo que concierne a los costos de operación, en el 2018 la Concesionaria reconoció costos de operación por S/ 3,7 millones, que representaron una disminución respecto de los S/ 5,6 millones registrados en el 2017, correspondientes a costos por labores de conservación vial prestados por Obras de Ingeniería S.A.C.
47. Como resultado del crecimiento de los ingresos y la disminución de los costos antes explicados, en 2018 se obtuvo una utilidad bruta de S/ 2,3 millones, cifra notablemente superior a la utilidad de S/. 135 mil obtenida en el 2017. Asimismo, a nivel de utilidad operativa, la empresa revirtió la situación de pérdidas que experimentó en 2017, alcanzando una utilidad de S/ 1,5 millones en 2018.
48. En 2018, la empresa experimentó un impacto positivo por los efectos del tipo de cambio, pues mientras que en el 2017 la empresa registró pérdidas por S/ 300 mil en la cuenta de Diferencia de cambio neta⁵, en 2018 las pérdidas disminuyeron a S/ 22 mil. Ello, sumado a la mejoría en los resultados a nivel bruto y operativo, impulsaron la utilidad neta de la empresa, que mejoró considerablemente, al pasar de tener pérdidas netas de S/ 711 mil a una utilidad de S/ 1,3 millones en 2018.

³ Retribución económica por los servicios de construcción que ejecuta el Concesionario. El PPO fue cancelado en el año 2012 por el Concedente a través del Fideicomiso de Administración.

⁴ Estos pagos tienen el objeto de retribuir al Concesionario los servicios de operación, mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico. Los PAMO serán cancelados con el peaje recaudado y con el cofinanciamiento del Concedente a través del Fideicomiso de Administración.

⁵ La compañía factura sus servicios en soles. El riesgo de tipo de cambio surge de las cuentas por cobrar y por pagar con entidades relacionadas y endeudamiento con entidades financieras en dólares estadounidenses.



Cuadro N° 7
Estado de Resultados Integrales, 2018-2017
(en miles de soles)

CONCEPTO	2 018	2 017	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2018	2017	2018 - 2017
			Ingreso por operaciones	6 034	5 745
Costo de operación	(3 697)	(5 610)	61,3%	97,7%	-34,1%
Utilidad bruta	2 337	135	38,7%	2,3%	1634,5%
Gastos de administración	(769)	(648)	12,7%	11,3%	18,6%
Utilidad Operativa	1 568	(514)	26,0%	8,9%	405,3%
Gastos financieros	(138,4)	(192,5)	2,3%	3,4%	-28,1%
Diferencia de cambio, neta	(22,5)	(300,8)	0,4%	5,2%	-92,5%
Utilidad antes de impuesto a la renta	1 407	(1 007)	23,3%	17,5%	239,8%
Impuesto a la renta	(80)	296	1,3%	5,1%	-126,9%
Utilidad neta del ejercicio	1 328	(711)	22,0%	12,4%	286,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 de Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Estado de Situación Financiera**

49. Al cierre de 2018, el Estado de Situación Financiera, evidencia un decrecimiento del valor de la empresa de 60,8% en 2018, en relación con lo registrado al cierre de 2017, así pues, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión pasaron de S/ 19,5 millones a S/ 7,7 millones.
50. Por el lado del activo, en 2018 se observa una reducción de las cuentas por cobrar comerciales correspondientes a los pagos efectuados por el Concedente del ultimo hito constructivo (CAO) que tuvo como contraparte la reducción del pasivo corriente (-96,8%), en particular, la disminución sustancial de las deudas contraídas con su casa matriz.

Cuadro N° 8
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
ACTIVO CORRIENTE	6 701	18 602	PASIVO CORRIENTE	437	13 656
Efectivo	2 806	1 641	Cuentas por pagar a la matriz	99	13 403
Cuentas por cobrar			Cuentas por pagar comerciales	48	135
Comerciales	2 655	15 812	Cuentas por pagar diversas	289	118
Diversas	1 193	1 119			
Gastos pagados por anticipado	48	31	TOTAL PASIVO	437	13 656
ACTIVO NO CORRIENTE	954	944	PATRIMONIO NETO	7 219	5 891
Equipos diversos, neto	339	359	Capital social	5 000	5 000
Intangibles	267	267	Reserva legal	372	372
Impuesto a la renta diferido	348	319	Resultados acumulados	1 847	519
TOTAL ACTIVO	7 655	19 547	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	7 655	19 547

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 de Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

VII.2. Indicadores Financieros

- **Ratios de Liquidez**

51. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, aunque en 2017 la empresa alcanzó ratios de liquidez mayores a 1, revelando que contaba con los recursos suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad, en 2018 sus indicadores de liquidez experimentaron un



salto significativo, debido a la notable reducción de las obligaciones pendientes de pago que mantiene la empresa al cierre de 2018.

52. En particular, el pago casi íntegro de las obligaciones contraídas con sus empresas relacionadas reflejadas en la cuenta *Cuentas por pagar a la matriz* en 2018, permitieron un aumento de los indicadores de Liquidez clásica⁶ y la Prueba ácida⁷, colocando al Concesionario en una mejor posición frente a sus acreedores.
53. 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 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/ 6,42 por cada sol de deuda, ratio superior al de 2017 que alcanzó los S/ 0,12.

Cuadro N° 9 Ratios de Liquidez, 2018-2017		
Ratios	2018	2017
Liquidez clásica	15,35	1,36
Prueba ácida	15,24	1,36
Liquidez absoluta	6,42	0,12

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 de Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

54. Las ratios de endeudamiento del Concesionario en 2018 reflejan la situación de menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, al experimentar un aumento en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por la notable reducción de las obligaciones de las empresas contraídas con su empresa matriz.
55. El ratio Endeudamiento del Activo⁹ que en 2018 alcanzó el valor de 5,7% indica que de todas las inversiones del concesionario (activo total) dicho porcentaje ha sido financiado a través de terceros externos a la empresa; mientras que en 2017 dicha dependencia fue de 69,9%. En 2017 y 2018 el ratio Calidad de la deuda¹⁰, se mantiene en 100% indicando que la empresa no presenta pasivos de largo plazo.
56. Así también, el ratio Deuda - Patrimonio¹¹ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 6% de los recursos propios (en el 2017, este valor era de 231,8%). Finalmente, el Índice de solvencia¹² que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, se observa que dicho indicador aumentó, pasando de 1,43 a 17,53 veces.

⁶ El cálculo es: Activo Corriente / Pasivo Corriente.

⁷ El cálculo es: (Efectivo + Cuentas por cobrar + Otras cuentas) / Pasivo Corriente.

⁸ El cálculo es: Efectivo / Pasivo Corriente.

⁹ El cálculo es: Pasivo Total / Activo Total.

¹⁰ Este indicador nos muestra la proporción de la deuda a corto plazo sobre el total de deuda. Donde se prefiere que sea el menor posible, reflejando así una mayor facilidad para devolver los fondos ajenos. El cálculo es: Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹¹ El cálculo es: Pasivo Total / Patrimonio.

¹² El cálculo es: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo.



Cuadro N° 10
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2018 - 2017

Ratios	2018	2017
Deuda - Patrimonio	6,0%	231,8%
Endeudamiento del Activo	5,7%	69,9%
Calidad de la Deuda	100,0%	100,0%
Índice de Solvencia	17,53	1,43

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 de Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

- **Ratios de Rentabilidad**

57. 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 aumentó levemente al pasar de 2,3% a 38,7% entre 2017 y 2018. De igual forma se observa un crecimiento del Margen operativo al pasar de -8,9% a 26%.
58. A su vez, en 2018 el Margen EBITDA¹³ - que nos da una idea de la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, mide la capacidad de que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos – mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de -8,4% a 26,3%. Asimismo, en 2018 el Margen neto tuvo un notable crecimiento, pues pasó de -12,4% a 22%.
59. Por otra parte, se observa un aumento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE¹⁴, es decir los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al 2017. Situación similar ocurre con el valor del ROA¹⁵ (rendimiento sobre los activos), que fue de 17,3% (-3,6% en el 2017), así la empresa tuvo mayores ganancias para el 2018 sobre el capital total invertido.

Cuadro N° 11
Ratios de Rentabilidad, 2018-2017

Ratios	2018	2017
Margen Bruto	38,7%	2,3%
Margen Operativo	26,0%	-8,9%
Margen EBITDA	26,3%	-8,4%
Margen Neto	22,0%	-12,4%
ROE	18,4%	-12,1%
ROA	17,3%	-3,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2018 de Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

VIII. CONCLUSIONES

60. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en el año 2018, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo.
61. El cierre de 2018, el Contrato de Concesión ha sido modificado en una oportunidad con fecha 18 de abril de 2017, adenda que tuvo por objetivo viabilizar la aceptación de obras de construcción, emisión y pago del CAO y dar inicio a la etapa de explotación de la concesión.
62. De acuerdo al acta de trato directo suscrita el 24 de julio del 2018 la fecha de inicio de explotación de la Concesión sería el 20 de diciembre del 2017; sin embargo, el 29 de

¹³ Su cálculo es: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso Total.

¹⁴ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

¹⁵ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



agosto del 2018, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación. Dicha suspensión estará vigente hasta diciembre de 2019.

63. Al cierre del 2018, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 99,9% del total de la inversión comprometida (USD 24,85 millones, incluido IGV). En el 2018 Ositrán no ha reconocido inversiones por parte del concesionario.
64. En el 2018 Obrainsa aportó alrededor de S/ 182,8 mil al regulador por concepto de aporte por regulación. Los pagos se realizaron en enero, marzo y julio del 2018, siendo el mes de marzo el de mayor aporte por regulación (67,3% del total).
65. Al cierre de 2018 la situación financiera de la empresa experimentó una mejoría general, explicada principalmente por la reducción de los costos operativos que le permitió revertir la situación pérdidas financieras experimentada en 2017 y alcanzar utilidades brutas por S/ 2,3 millones que se reflejan en la mejoría de todos sus ratios de rentabilidad. Asimismo, en 2018 los pagos efectuados por el Concedente (reducción de cuentas por cobrar) que coincidieron con el pago casi íntegro de las obligaciones contraídas con su empresa matriz, significaron una reducción importante del pasivo de la empresa, lo que generó la mejoría de sus ratios de liquidez y de solvencia financiera.



IX. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A. Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún			
Fecha de actualización: 19 de julio de 2017			
N.º	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none">▪ Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.)▪ Zaña – Cayaltí (3,450 Km.)▪ Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)	Cláusula 1.1. Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	30 de abril del 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de inicio de explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 28) Cláusula 4.3. (p. 29)
4	Adendas	Adenda 1: 18 de abril 2017	Adenda 1
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
6	Postores Interesados	<u>Primera y Segunda convocatoria:</u> <ul style="list-style-type: none">▪ JJC Contratistas Generales S.A.▪ Ingenieros Contratistas y Constructores Generales S.A (ICCGSA).▪ Graña y Montero Gima.▪ Compañía Minera San Martin S.A.▪ OBRAINSA.	Proinversión
7	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b (p. 54) Anexo VIII (p. 268)
8	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, USD 434 638,54).	Anexo I (p. 94)
9	Pólizas de seguros	<u>A cargo del Concesionario:</u> <ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil.▪ Sobre los bienes en construcción.▪ De riesgos laborales.▪ Otras pólizas.	Cláusula 12.2. a, b, c, d (p. 62-64; 65)
10	Inicio de explotación	La explotación se inicia cuando se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a las cláusulas 6.28. y 6.33.	Cláusulas 8.9. (p. 51)
11	Tarifas	Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Esta estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Peaje será determinado por el Regulador antes de la Fecha de Inicio de la Explotación.	Cláusula 9.3. (p. 53)
12	Ajuste de peaje	El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. El reajuste se realizará cada doce meses según la variación del Índice de Precios al Consumidor del Perú publicado por el INEI.	Cláusula 9.6. (p. 54)



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

Fecha de actualización: 19 de julio de 2017

N.º	Tema	Contenido	Ref.
13	PAS	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 17 064 491,00. ▪ El PAS será de frecuencia trimestral teniendo como fuente: <ul style="list-style-type: none"> - el peaje, y; - el cofinanciamiento. ▪ El PAS equivale a la suma del PAO y PAMO. 	Cláusula 9.2. (p. 50) Anexo II 2, Apéndice II
14	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El monto del Pago por Obras (PAO) es de USD 15 621 462,00 sin IGV) será cancelado por Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de Avance de Obra a través de los CAO's. ▪ El PAO se podrá ajustar por: <ul style="list-style-type: none"> - Variación de metrado conforme a los numerales 1.2. y 1.4. Apéndice III del Anexo II.1. - Variación de los precios de los insumos para la Construcción, aplicando las fórmulas polinómicas establecida para cada tramo. 	Anexo II.2., Apéndice II, 1.10. (p. 111) Anexo II.1., Apéndice IV, 1.3. (p. 105)
15	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales. ▪ El monto será reajustado anualmente por: <ul style="list-style-type: none"> - Inflación y, - tipo de cambio. ▪ Adicionalmente, el PAMO podrá ser revisado al 4to., 8vo. y 12do. año, contados a partir de la fecha de inicio de la explotación. Cualquier parte podrá solicitar la revisión de la estructura de sus componentes. El ajuste no podrá representar una variación real mayor al 5% del PAMO del año anterior. 	Anexo II 2. Apéndice II 1.10. (p. 111) Anexo II.1. Apéndice IV 1.3. (p. 105)
16	CAO	Durante la Etapa de ejecución de las Obras el Concesionario solicitará al Regulador un Certificado de Aceptación de Obra (CAO), por cada Hito ejecutado.	Anexo II.1. Apéndice I, 2.1.-2.3. (p. 96)
17	Mecanismo de ajuste del PAO y PAMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ PAO se ajustará por: <ul style="list-style-type: none"> - Variación de metrado. - Variación de precios de construcción. - Cumplimiento del Decreto Supremo N° 024-2007-MTC. ▪ PAMO en Nuevos Soles por IPC. ▪ PAMO en Dólares por IPC y TC. 	Anexo I, Apéndice IV (p. 105-109).
18	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 94)
19	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Obras de Construcción. ▪ De la Conservación de las Obras. ▪ Explotación de la Concesión. ▪ Régimen de Seguros. ▪ Consideraciones Socio Ambientales. ▪ Fideicomiso de Administración. 	Anexo X (p. 299-303)
20	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente. ▪ Decisión Unilateral del Concedente (Interés Público). ▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario). 	Sección XVI (p. 78-84)



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

Fecha de actualización: 19 de julio de 2017

N.º	Tema	Contenido	Ref.
21	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras asciende a USD 1 738 554,14 (10% de la Inversión Proyectada Referencial).▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV, equivalente a USD 858 602,26.	Anexo I (p. 96) Cláusula 11.2. (p. 60) Cláusula 11.3. (p. 60-61)
22	Garantías a favor del Concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas. Esta no constituye una garantía financiera.	Cláusula 11.1. (p. 59)
23	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo.▪ Arbitraje:<ul style="list-style-type: none">- Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas.- Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.	Cláusula 18.10. (p. 88) Cláusula 18.11.a (p. 89) Cláusula 18.11.b (p. 89)
24	Equilibrio económico – financiero	<ul style="list-style-type: none">▪ El Regulador establecerá que el equilibrio se ha visto afectado cuando, debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre que para el Concesionario los ingresos, costos o ambos a la vez, han variado. Se restablecerá el equilibrio sobre la Base del EE.GG.PP, donde no sean verificables las variaciones de ingresos o costos.▪ Se establecerá la magnitud del desequilibrio, con opinión favorable del Regulador, cuando:<ul style="list-style-type: none">i) el resultado de ingresos menos costos, incluyen las variaciones por efecto de cambios en las leyes y disposiciones aplicables.ii) el resultado neto de ingresos menos costos debidamente y reconocidos por el Concedente y/o Regulador, que se hubiera obtenido si no se hubiesen dado los cambios en la leyes y disposiciones aplicables.	Cláusula 9.14.-9.17. (p. 57-58)



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 440 5115

estudioeconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La
Sotta
**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 Ramirez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante