

INFORME N° 011-06-GRE-GAL-OSITRAN

Para : Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente General (e)

De : Lincoln Flor Rojas
Gerente de Regulación (e)

Felix Vasi Zevallos
Gerente de Asesoría Legal

Christy García Godos Naveda
Analista de Regulación

Asunto: Modificación del Contrato de Concesión de la Carretera Arequipa – Matarani: Extensión del plazo de vigencia de la Concesión.

Fecha : 17 de Abril de 2006

I. ANTECEDENTES

1. Acuerdo N° 391-127-03-CD-OSITRAN del Consejo Directivo de OSITRAN mediante el cual se aprueba el informe N° 056-03-GRE-OSITRAN, relativo a la determinación del plazo de vigencia de la concesión de las carretera Arequipa – Matarani a partir de la aplicación de la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión.
2. Informe N° 056-03-GRE-OSITRAN de fecha 18 de setiembre de 2003 en el que se determina que la vigencia de la Concesión de la Carretera Arequipa – Matarani vence el día 13 de mayo de 2006 (inclusive).
3. Oficio Circular N° 017-03-GG-OSITRAN de fecha 21 de octubre de 200, mediante el cual se pone en conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Concar S.A. y PROINVERSIÓN el acuerdo e informe antes señalados.
4. Oficio N° 033-2006-PD-OSITRAN de fecha 28 de febrero de 2006, por el cual OSITRAN recomendó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones inicie las acciones que considere pertinentes, toda vez que el plazo de vigencia de la Concesión vencerá en mayo del presente año.
5. Oficio N° 191-2006-MTC/02.01 de fecha 07 de abril de 2006, por el que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita a CONCAR S.A. su opinión respecto a la posibilidad de suscribir una Adenda al Contrato de Concesión con la finalidad de prorrogar el plazo de la Concesión.
6. Carta N° CON 127-06 de fecha 10 de abril de 2006, por medio de la cual CONCAR S.A. confirma su aceptación a la propuesta del Ministerio de Transportes y

Comunicaciones para prorrogar el Contrato de Concesión de la Carretera Arequipa Matarani. Adjunto a dicha comunicación remitió el proyecto de Adenda propuesta así como los cálculos para su propuesta del pago del nuevo fondo vial.

II. OBJETO

7. El objeto del presente informe es emitir opinión técnica con relación a la solicitud de modificación del Contrato de Concesión de la Carretera Arequipa Matarani propuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y aceptado por la empresa Concesionaria, para extender la vigencia de la Concesión.

III. MARCO LEGAL

8. D.S. N° 059 - 96 - PCM: Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos - TUO (Publicado con fecha 27 de diciembre de 1999 en el Diario Oficial El Peruano)

Artículo 32°

El Estado podrá:

- a) *Hacer efectivas las penalidades por incumplimiento previstas en el contrato;*
- b) *Declarar temporalmente suspendida la concesión, cuando concurra alguna de las causales establecidas en el Artículo 38* del presente Texto Único Ordenado**;*
- c) *Declarar la caducidad de la concesión, cuando concurra alguna de las causales previstas en el Artículo 39*** del presente Texto Único Ordenado**;* y,
- d) *Modificar la concesión cuando ello resulte conveniente de acuerdo al artículo siguiente". (Art. 25 del D. Leg. N° 758, modificado de conformidad con el D. Leg. N° 839).*

* *el texto del Artículo 25 del D. Leg. N° 758 dice: "33".*

** *el texto del Artículo 25 del D. Leg. N° 758 dice: "Decreto Legislativo".*

*** *el texto del Artículo 25 del D. Leg. N° 758 dice: "34".*

Artículo 33°

Cuando resultare conveniente modificar la concesión, las partes procurarán respetar, en lo posible, lo siguiente:

- a) *la naturaleza de la concesión;*
- b) *las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas; y,*
- c) *el equilibrio financiero para ambas partes". (Art. 26 del D. Leg. N° 758).*

9. Decreto Supremo N° 060-96-PCM: Reglamento del Texto Único Ordenado de las normas con rango de ley que regulan entrega en concesión al Sector Privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos

Artículo 30°

Son atribuciones de los sectores y/u organismos del Estado las siguientes:

(...)

f) Modificar el contrato de concesión cuando ello resulte necesario, previo acuerdo con el concesionario, respetando en lo posible su naturaleza, las condiciones económicas y técnicas contractualmente convenidas y el equilibrio financiero de las prestaciones a cargo de las partes;

(...)

10. Ley N° 26917 - Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público

Artículo 7°

Funciones

7.1 Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

e) Interpretar los títulos en virtud de los cuales las Entidades Prestadoras realizan sus actividades de explotación.

f) Emitir opinión técnica sobre la procedencia de la modificación o revisión de los contratos de concesión. En caso ésta sea procedente, elaborará el informe técnico correspondiente y lo trasladará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

(...)

j) Proveer información y emitir opinión en aspectos de su competencia cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo requiera.

Artículo 12°

Funciones principales del Consejo Directivo

(...)

d) Declarar la improcedencia de las solicitudes de renegociación o revisión.

IV. ANÁLISIS

IV.1 Elementos a tomar en consideración

11. El 13 de mayo del presente año vence el plazo de vigencia de la Concesión de la Carretera Arequipa – Matarani que a la fecha se encuentra bajo la administración de la Empresa Concesionaria CONCAR S.A.
12. La carretera Arequipa – Matarani forma parte del Tramo 5 de la Carretera Interoceánica Sur Perú – Brasil, cuya Buena Pro será adjudicada el día 28 de junio de 2006, según la circular N° 69 de PROINVERSIÓN del 24 de enero de 2006.
13. En este sentido, el término de la vigencia de la concesión ocurrirá con anterioridad a la adjudicación de la Concesión del tramo 5 de la Carretera Interoceánica. Por tanto, la administración de este tramo vial, incluido el mantenimiento, cobro de peaje y prestación de servicios a los usuarios deberá pasar a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, o por la entidad que éste designe.

14. Durante el mes de febrero de 2004, el Gobierno Regional de Arequipa emitió un comunicado solicitando la transferencia automática de la administración de la Variante Uchumayo y el puesto de peaje respectivo, la posibilidad de que un pedido de la misma naturaleza se repita en los próximos meses resulta inminente.

IV.2 Justificación

15. La extensión del plazo de vigencia de la Concesión permitirá al Estado Peruano una transferencia ordenada de la Carretera Concesionada al Concesionario del Tramo 5 de la Carretera Interoceánica Sur: Perú – Brasil.
16. Por otra parte, implicará un ahorro económico y administrativo del Estado en la medida que no deberá realizar las gestiones de recepción de la infraestructura vial Concesionada para posteriormente, en un muy corto plazo, realizar una nueva transferencia al Concesionario del Tramo 5 de la Carretera Interoceánica Sur: Perú Brasil.
17. Adicionalmente, debemos señalar que extendiendo el plazo del Contrato de Concesión se garantiza la continuidad en los trabajos de mantenimiento de la Carretera, manteniéndose así los niveles de serviciabilidad así como la provisión de los servicios a los usuarios que utilizan dicho tramo vial.

IV.3 Propuesta del Concesionario

18. En su escrito de fecha 10 de abril de 2006, CONCAR S.A. manifestó al Concedente su voluntad de aceptar la propuesta de prorrogar la vigencia del Contrato de Concesión de la carretera Arequipa – Matarani debido a la postergación de la Concesión del Tramo 5 de la Carretera Interoceánica.
19. En virtud de ello, la Concesionaria adjuntó una propuesta de adenda al Contrato de Concesión. Dicha propuesta asume que:
 - a) Debe mantenerse el equilibrio económico financiero
 - b) Al 13 de mayo de 2006, CONCAR ha recuperado toda la inversión realizada y que ha sido amortizada a lo largo del periodo de vigencia de la concesión.
 - c) Todas las obligaciones del Contrato de Concesión se mantienen vigentes, incluyendo pero no limitándose a las obligaciones y riesgos.
 - d) La ampliación del plazo del Contrato de Concesión sería hasta la fecha en que se entregue al Concesionario del Tramo 5 de la Carretera Interoceánica Sur: Perú Brasil, los bienes de la Concesión.
20. Sobre la base de estos supuestos, el Concesionario propone al Concedente, compartir en partes iguales el excedente que se produciría respecto de la proporción de los ingresos que ha venido aplicando para amortizar la inversión. En virtud de dicha propuesta el fondo vial a pagar por el Concesionario al Concedente se incrementaría de 12% a 31,30% del total de Ingresos de CONCAR S.A..

IV.4 Evaluación

21. A efectos de la evaluación de la propuesta del Concesionario se deberá tener presente que de acuerdo al Contrato de Concesión, durante el año 2006 la empresa Concesionaria deberá realizar trabajos de mantenimiento rutinario, no encontrándose obligada a ejecutar trabajos de mantenimiento periódico (o trabajos mayores).

22. Los trabajos y gastos asociados que realice la Empresa Concesionaria deberán estar orientados a mantener los niveles de serviciabilidad establecidos en el Contrato de Concesión.
23. Cabe señalar que en caso de presentarse situaciones de emergencia estas serían cubiertas por las pólizas de seguro correspondientes o en caso estas no cubran la totalidad de los gastos deberá llegarse a un acuerdo con el Concedente.
24. En tal sentido, consideramos conveniente realizar una evaluación de los ingresos y costos promedio que el Concesionario deberá realizar en los próximos meses y la utilidad neta promedio obtenida en los últimos años. A partir de dicha información se podrá proponer la fijación de un nuevo Fondo Vial a favor del Concedente y sin dejar de cubrir costos y utilidad razonable para el Concesionario.
25. Adicionalmente, considerando que la entrega de los bienes de la Concesión del Tramo 5 de la Carretera Interoceánica se produciría a fines del año 2006, es razonable evaluar que la extensión de la vigencia del Contrato sería del 14 de mayo al 31 de diciembre de 2006.
26. De acuerdo a los Estados de Ganancias y Pérdidas del Concesionario, en el período 1995-2005, el Concesionario ha pagado al Estado Peruano un promedio de S/. 1,2 millones anuales por concepto de Fondo Vial, equivalentes en promedio al 11% de la recaudación por Ingresos de peaje obtenidos¹, y un promedio anual de S/. 110 mil anuales por concepto de Aporte por Regulación, equivalentes al 1% de sus Ingresos Totales. Asimismo, ha registrado un promedio anual de S/. 3,2 millones por gastos de amortización de las inversiones realizadas en la carretera y S/. 4,8 millones por gastos varios (Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1
CONCAR – Estado de Ganancias y pérdidas
Escenario Actual
(Miles de S/. constantes)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
INGRESOS											
Ingresos peaje	4,659	6,734	7,418	8,338	9,389	8,605	8,646	8,820	9,249	10,541	11,487
Ingresos Estacionamiento	-	-	-	-	-	306	1,055	1,124	1,192	1,221	1,203
Ingresos por contratos de Operación	-	-	-	-	-	-	-	-	6,092	6,513	7,131
Otros	81	1,038	-	-	-	354	-	55	-	-	-
TOTAL	4,740	7,772	7,418	8,338	9,389	9,265	9,701	9,999	16,533	18,275	19,821
GASTOS Y AMORTIZACIÓN											
Gastos (serv., mantnto., adm., otros)	1,608	3,037	1,619	1,366	2,578	4,086	4,351	3,842	9,544	10,383	10,381
Fondo Vial	466	673	742	834	939	860	1,037	1,058	1,110	1,265	1,378
Aporte por Regulación	47	78	74	83	94	93	97	100	165	183	198
Amortización Concesión carretera	2,149	3,010	3,182	2,183	2,764	2,805	3,313	3,615	3,812	4,294	4,754
Amortización Estacionamiento	-	-	-	-	-	298	291	296	302	317	317
TOTAL	4,271	6,798	5,617	4,466	6,375	8,142	9,089	8,911	14,933	16,442	17,029
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	469	974	1,801	3,872	3,015	1,123	612	1,088	1,600	1,833	2,792
Impuestos y Participaciones	157	329	604	440	385	596	-	-	-	1,227	1,446
UTILIDAD NETA	312	645	1,197	3,432	2,630	528	612	1,088	1,600	606	1,346

Fuente: Estados Financieros Auditados - CONCAR

27. Como consecuencia de los resultados antes mostrados, se han podido elaborar algunos indicadores generales de la empresa. Así tenemos que en el períodos 1995-2005 la Empresa Concesionaria ha obtenido una utilidad neta promedio de 13% sobre sus ingresos totales, y de 15% sobre sus Ingresos por recaudación de

¹ Hasta diciembre del 2000, el concesionario debía pagar por concepto de fondo vial el 10% de lo ingresos por peaje. A partir de enero 2001, dicho porcentaje se incrementó a 12%.

peajes. Asimismo, la amortización de las inversiones realizadas en la carretera representaron el 39% de los ingresos por peaje (Cuadro N° 2).

Cuadro N° 2
CONCAR – Indicadores para el período 1995-2005

INDICADOR	Promedio del Período
Fondo Vial / Ingresos Totales	9%
Gastos Varios / Ingresos Totales	39%
Amortización Carretera/ Ingresos Totales	32%
Utilidad antes de Impuestos / Ingresos Totales	17%
Utilidad Neta/ Ingresos Totales	13%
Fondo Vial / Ingresos Peaje	11%
Amortización Carretera/ Ingresos Peaje	39%
Utilidad antes de Impuestos / Ingresos Peaje	20%
Utilidad Neta/ Ingresos Peaje	15%

Fuente: Estados Financieros - CONCAR

28. Si se toma en consideración la propuesta de CONCAR, a la retribución a favor del MTC por concepto de Fondo Vial (12% sobre los ingresos de peaje) se le debería agregar el 50% de los ingresos destinados a la amortización de las inversiones. Es decir, de acuerdo a los cálculos de OSITRAN, obtenidos en base a los Estados Financieros Auditados de CONCAR; ello equivaldría a una retribución del 30,1% de los ingresos de la Empresa Concesionaria².

Cuadro N° 3
Nuevo Fondo Vial – Propuesta CONCAR
(Miles de S/. constantes)

	Promedio 1995- 2005
(1) Ingresos Peaje	8,535
(2) Amortización	3,262
Nueva Base Cobro: (1)+(2)	11,797
Recaudación por Fondo Vial	2,573
Recaudación por Fondo Vial / Ingresos Peaje	30.1%

Fuente: Estados Financieros - CONCAR

29. Consideramos, que toda vez que la Empresa Concesionaria al 13 de mayo de 2006 ya habrá recuperado el 100% de su inversión, y que los gastos a los que estará obligada serán únicamente los vinculados al mantenimiento de la Carretera con el objeto de garantizar los niveles de servicibiabilidad de la misma, es decir los gastos de mantenimiento rutinario; no existe razón para que se destine parte de los fondos usualmente destinados para amortizar las inversiones, al Concesionario.
30. En tal sentido, consideramos que el Concesionario deberá transferir al Estado por concepto de Fondo Vial el porcentaje total correspondiente a la amortización de la inversión (39%) más el porcentaje que viene pagando por Fondo Vial (12%). Es decir el nuevo valor por concepto de Fondo Vial deberá ser de 51,00%.

² Los cálculos presentados por CONCAR S.A. son cercanos y ascienden a 31,30%.

31. Cabe señalar que el porcentaje propuesto no incluye el aporte por regulación que el Concesionario se encuentra obligado a seguir aportando en las mismas condiciones con que lo ha venido haciendo hasta la fecha, de conformidad a la Ley 26917.

IV.5 Propuesta de Redacción

32. Tomando en consideración el análisis antes desarrollado se recomiendan las siguientes modificaciones en el Contrato de Concesión:

CLAUSULA CUARTA: PLAZOS EN EL CONTRATO DE CONCESIÓN

4.01 El plazo del Contrato de Concesión de la Carretera Arequipa Matarani se mantendrá vigente hasta la fecha prevista para la toma de posesión efectiva, por el nuevo Concesionario del Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Peru-Brasi.

Las partes acuerdan que, en el caso de prórroga de la fecha prevista para la toma de posesión de la carretera Arequipa - Matarani por el nuevo concesionario del tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Peru-Brasil, el plazo de vigencia del Contrato de Concesión se entenderá prorrogado hasta dicha fecha.

CLAUSULA DECIMO OCTAVA:

18.04 Los fondos provenientes de la cobranza del peaje se aplicarán de la siguiente manera:

- a) Depósito a la cuenta del Fondo Vial del 51% (Cincuenta y un por ciento) del monto total recaudado*
- b) El porcentaje restante, 49%, (Cuarenta y nueve por ciento) corresponde al Concesionario.*

33. Por otra parte, el texto de la Adenda a ser suscrita deberá contener una previsión respecto de las obligaciones del Concesionario en lo relativo al mantenimiento de la Carretera. En tal sentido se recomienda el siguiente texto:

A partir de la suscripción de la presente adenda y durante la vigencia de la misma, el CONCESIONARIO deberá realizar las labores de el mantenimiento necesarias para mantener los niveles de serviciabilidad de la carretera.

V. CONCLUSIONES

- 1 La prórroga del Contrato de Concesión significará para el Concedente un menor gasto y garantizará la continuidad en los trabajos de mantenimiento de la Carretera, así como los niveles de serviciabilidad de dicho tramo vial.
- 2 Por ende, es pertinente la prórroga del Contrato de Concesión hasta la toma de posesión efectiva de la Carretera Arequipa – Matarani por el nuevo Concesionario del Tramo 5 del Corredor Vial Interoceánico Sur, Peru-Brasil.

- 3 El nuevo porcentaje de retribución al Estado a aplicarse sobre los ingresos por concepto de peaje corresponde a la suma de la amortización a la inversión (39%) y al Fondo Vial actual (12%), lo que totaliza 51%. Por su parte el Concesionario recibirá el 49% de los ingresos.

VI. RECOMENDACIÓN

- 1 En virtud de lo señalado en las secciones anteriores se recomienda, someter el presente informe a aprobación del Consejo Directivo con la finalidad de que emita opinión respecto de la solicitud de modificación del Contrato de Concesión presentada por el Concesionario.

Atentamente,

LINCOLN FLOR ROJAS
Gerente de Regulación (e)

FELIX VASI ZEVALLOS
Gerente de Asesoría Legal

CHRISTY GARCIA-GODOS NAVEDA
Analista de Regulación

CGG/gsg
REG-SAL-GR-06-3689
N° REG. 3424