

2013

Informe de Desempeño:
Concesión Canchaque
Concesión Chancay-Huaral-Acos
Concesión Mocupe-Cayaltí-Oyotún



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN	6
I.1 ÁMBITO DE LA CONCESIÓN.....	6
I.2 COMPROMISOS DE INVERSIÓN.....	8
I.3 PAGOS AL ESTADO.....	9
I.4 REGULACIÓN TARIFARIA.....	10
I.5 INGRESOS DE LA CONCESIÓN.....	11
I.6 ADENDAS.....	12
II. SERVICIOS PRESTADOS	14
II.1 SERVICIOS OBLIGATORIOS.....	14
II.2 SERVICIOS OPCIONALES.....	14
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	15
III.1 CONCESIÓN CANCHAQUE.....	15
III.2 CONCESIÓN CHANCAY-HUARAL-ACOS.....	15
III.3 CONCESIÓN NUEVO MOCUPE-CAYALTÍ-OYOTÚN.....	15
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	16
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	18
VI. TARIFAS REGULADAS	20
VII. INVERSIONES	21
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	23
VIII.1 ESTADO DE RESULTADOS.....	23
VIII.2 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	24
VIII.3 INDICADORES FINANCIEROS.....	25
IX. PAGOS AL ESTADO	26
ANEXOS	27



Cuadros

Cuadro N° 1: Principales obras en la Concesión Buenos Aires – Canchaque	8
Cuadro N° 2: Principales trabajos a realizarse en la Concesión Chancay – Huaral – Acos.....	9
Cuadro N° 3: Principales trabajos a realizarse en la Concesión Carretera Mocupe – Cayaltí	9
Cuadro N° 4: Tarifas aplicables por concesión	11
Cuadro N° 5: Estructura de los ingresos PAS por concesión	11
Cuadro N° 6: Adendas suscritas	13
Cuadro N° 7: Concesión Canchaque Estructura del tráfico vehicular, 2012-2013.....	17
Cuadro N° 8: Concesión Canchaque Reclamos, 2010 - 2013.....	19
Cuadro N° 9: Concesión Canchaque Evolución de tarifas vigentes, 2012-2013.....	20
Cuadro N° 10: Inversión reconocida anual, 2008-2013	21
Cuadro N° 11: % de cumplimiento de inversiones, 2008-2013.....	22
Cuadro N° 12: Estado de resultados, 2012-2013.....	23
Cuadro N° 13: Estado de situación financiera, 2012-2013	24
Cuadro N° 14: Ratios financieros, 2012-2013	25

Gráficos

Gráfico N° 1: Concesión Canchaque: Evolución anual del PAMO, 2011-2013	12
Gráfico N° 2: Concesión Canchaque: Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo	16
Gráfico N° 3: Concesión Canchaque: Evolución del tráfico en ejes por tipo de vehículo	17
Gráfico N° 4: Concesión Canchaque: Accidentes y daños personales, 2010-2013.....	18
Gráfico N° 5: Concesión Canchaque: Indicadores de accidentes, 2010 - 2013.....	19
Gráfico N° 6: Inversión reconocida anual acumulada, 2008-2013.....	21
Gráfico N° 7: Aportes por regulación, 2010-2013	26

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión Canchaque	7
Ilustración N° 2: Ámbito de la Concesión Chancay – Huaral – Acos	7
Ilustración N° 3: Ámbito de la Concesión Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún	8



INFORME DE DESEMPEÑO 2013



Resumen Ejecutivo

El 09 de febrero de 2007, 20 de febrero de 2009 y 30 de abril de 2009 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) suscribió con Concesión Canchaque S.A., Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A. y Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A., respectivamente, los Contratos de Concesión bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer) de la Carretera Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, el Tramo Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos y la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, todos ellos con vigencia de 15 años.

DATOS GENERALES			
Carretera	Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque	Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún	Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos
Concesionario	Concesión Canchaque S.A.	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.	Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A.
Composición accionaria	- Graña y Montero S.A.A. (99,96%) - Concar S.A. (0,04%).	- Obras de ingeniería S.A. (99,99%) - Otros (0,01%)	- Infracon S.A. (60%) - Conalvías S.A. (40%)
Modalidad de la concesión	Cofinanciada	Cofinanciada	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (build, operate and transfer)	BOT (build, operate and transfer)	BOT (build, operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (Pago por Servicio)	PAS (Pago por Servicio)	PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 36,75 millones (inc. IGV)	USD 24,85 millones (inc. IGV)	USD 41,57 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2013	USD 36,75 millones (inc. IGV)	USD 24,83 millones (inc. IGV)	USD 37,07 millones (inc. IGV)
Suscripción de contrato	09 de febrero de 2007	30 de abril de 2009	20 de febrero de 2009
Inicio de la concesión ¹	01 de marzo de 2010	Aún no empieza a operar.	Aún no empieza a operar.
Vigencia de la Concesión	15 años	15 años	15 años
Número de Adendas	3	-	1

Las concesiones pertenecen 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, los Contratos de Concesión establecen que los Concesionarios deberán operar los servicios de cobro de peaje, y

¹ El plazo se considera a partir de la fecha de inicio de explotación. A la fecha, la concesión Canchaque es la única que se encuentra en operación.



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.

Durante el año 2013, solo la concesión Canchaque se encontraba operando sus tramos viales concesionados, cuyo tráfico vehicular se incrementó 22,5% con relación al año 2012, sumando un total de 93,2 miles de vehículos. De este total, el 53,2% corresponde a vehículos ligeros y el 46,8% restante a vehículos pesados, todos contabilizados desde la única estación de peaje con la cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

Asimismo, el número de ejes cobrables alcanzó los 148,5 miles de ejes, lo que significó un incremento de 26,7% respecto al año anterior, sustentado principalmente en el mayor tráfico de ejes de vehículos pesados (28,0%) los cuales representan el 66,6% del total de ejes contabilizados durante el año 2013. Del mismo modo, el tráfico de vehículos ligeros (cuya equivalencia es de 1 eje cobrable) incrementó en 24,2% con relación al año 2012, sumando un total de 49,6 miles de vehículos.

El número de accidentes vehiculares durante el año 2013 se redujo en 16,7% con relación al año anterior, contabilizándose un total de 10 accidentes que dejaron como saldo 9 heridos y un fallecido. El índice de accidentes por cada 1 000 vehículos fue de 0,107, lo cual significó una reducción de 31,9% con relación al año 2012, en donde la relación fue de 0,158. Dicho indicador se traduce en que, durante el año 2013 ocurrió un accidente por cada 932,4 vehículos pasantes. Por otro lado, no se presentaron reclamos por parte de los usuarios pero se presentó un conflicto socio-ambiental debido a un intento de invasión de derecho de vía en la localidad de Chihuahua, distrito de Buenos Aires.

Respecto a las tarifas de peaje, al ser ajustadas por inflación, presentaron para el año 2013 un incremento de 4,8% con relación al año anterior, entrando en vigencia a partir del 03 de marzo de 2013. En tanto, la recaudación por concepto de peajes ascendió a S/. 324,4 miles, lo que significó un incremento de 32,7% respecto al año 2012. Por otro lado, durante el 2013 no se ejecutaron inversiones debido a que en el año 2011 se alcanzó el 100% de la inversión comprometida (USD 36,75 millones, incluido IGV).

Los indicadores financieros de las concesionarias Canchaque y Chancay-Acos muestran ratios de rentabilidad positivos, tanto en el Margen Neto, ROE y ROA, mientras que en el caso de Obrainsa la situación es contraria. Por otra parte, las ratios de liquidez muestran que las tres concesionarias tienen capacidad para afrontar sus obligaciones de corto plazo, en mayor o menor medida, respaldados en sus Cuentas por cobrar comerciales debido a su naturaleza cofinanciada. En esa misma línea de análisis, los ratios de endeudamiento indican, para el caso de Chancay-Acos y Obrainsa, que las concesionarias presentan mayor financiamiento de terceros principalmente vía Cuentas por pagar.

Finalmente, los aportes por regulación estos alcanzaron, en conjunto, un monto de S/. 543,1 miles, monto 33,2% menor a lo aportado en el año 2012, debido a los menores ingresos recibidos por Chancay-Acos y Obrainsa por concepto de servicios de construcción.





I. Principales características de los Contratos de Concesión

1. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 09 de febrero de 2007, 20 de febrero de 2009 y 30 de abril de 2009 con Concesión Canchaque S.A., Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A. y Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A., respectivamente (en adelante de manera conjunta, los Concesionarios), los Contratos de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos y la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún (en adelante de manera conjunta, los Contratos de Concesión), todos ellos con vigencia de 15 años.
2. Los Contratos de Concesión, que se encuentran enmarcados dentro del Plan de Promoción de la Inversión Privada del Programa Costa Sierra, tienen como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede a los Concesionarios el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, los Concesionarios deberán cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y Niveles de Servicio, previstos en sus respectivos Contratos.
3. Los Contratos de Concesión responden a un esquema BOT (Build, Operate and Transfer) y se suscribieron por un plazo de 15 años bajo la modalidad de Cofinanciamiento. La fecha de Inicio de la Explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del Concedente. Actualmente, solo se encuentra en operación la concesión Canchaque, la cual dio inicio a la explotación el 01 de marzo de 2010, en tanto que las concesiones Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí están a la espera de entrega de terrenos por parte del Concedente.

I.1 Ámbito de la concesión

4. La concesión Canchaque tiene una extensión de 78,13 km. y se compone de 2 tramos viales. El primer tramo está conformado por la ruta Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km., mientras que el segundo tramo está conformado por la ruta Buenos Aires – Canchaque, comunicando las provincias de Morropón y Huancabamba, y que posee la mayor extensión equivalente a 56,07 km. Tal como se muestra en la Ilustración N° 1, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región Piura.



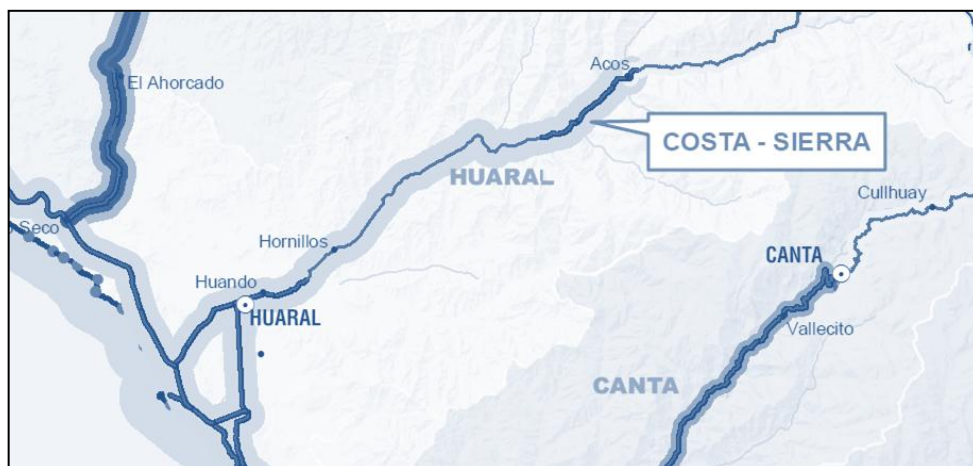
Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión Canchaque



Fuente: Plan de negocios de 2013 de CANCHAQUE.

- La Concesión Chancay-Huaral-Acos tiene una extensión de 76,59 km. y se compone de 3 tramos viales. El primer tramo está conformado por la ruta Óvalo Chancay – Huaral y posee la menor extensión equivalente a 9,35 km.; en tanto, el segundo tramo comprende la ruta Huaral – Acos y cuenta con la mayor extensión equivalente a 55,65 km., mientras que el tercer tramo, conformado por la ruta Dv. Variante Pasamayo – Huaral, posee una extensión de 11,5 km. Tal como se muestra en el Ilustración N° 2, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Huaral en la región Lima.

Ilustración N° 2: Ámbito de la Concesión Chancay – Huaral – Acos



Fuente: MTC – Oficina de estadística.

- La Concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún tiene una extensión de 46,80 km. y se compone de 3 tramos viales. El primer tramo está conformado por la ruta Nuevo Mocupe – Zaña y posee una extensión de 10,7 km.; en tanto, el segundo tramo comprende la ruta Zaña – Cayaltí y cuenta con la menor extensión equivalente a 3,45 km., mientras que el tercer tramo, conformado por la ruta Cayaltí – Oyotún, posee la mayor extensión equivalente a 32,65 km. Tal como se muestra en la Ilustración N° 3, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan los distritos de Lagunas (Mocupe), Nueva Arica y Oyotún de la provincia de Chiclayo en la región Lambayeque.



Ilustración N° 3: Ámbito de la Concesión Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún



Fuente: MTC – Oficina de estadística.

I.2 Compromisos de inversión

- En la Concesión Canchaque, de acuerdo al Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de los tramos viales Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, señalada en el estudio de factibilidad, asciende a USD 31 131 833,30 (inc. IGV). El proyecto de concesión contempla las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento Iniciales establecidos en el Contrato de Concesión que se presentan en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1 Principales obras en la Concesión Buenos Aires – Canchaque				
Ruta	Tramo	Sector	Longitud (km)	Obras Principales
02	Buenos Aires - Canchaque	Km 22,06 de Buenos Aires – Canchaque	56,067	Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) Intervenciones en zonas críticas aluvionales del fenómeno "El Niño" (Badenes, Muros y Pontones). Protección Ribereña y Mantenimiento Periódico de Puentes
02	Desvío a Olmos – Buenos Aires	Empalme Ro1B – Buenos Aires	22,06	Obras de Puesta Punto de la vía y puentes

Fuente: Anexo I del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

- Por otro lado, en la Concesión Chancay-Acos, de acuerdo al Anexo I del Contrato de Concesión, la Inversión Proyectada Referencial de los tramos viales Ovalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos asciende a la suma de US\$ 34 248 729,51 (Inc. IGV). El proyecto de concesión contempla 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 presentan en el Cuadro N° 2.



Cuadro N° 2 Principales trabajos a realizarse en la Concesión Chancay – Huaral – Acos				
Red Vial	Tramo	Sector	Longitud (km)	Obras Principales
PE-1ND	0+000 - 9+350	Ovalo Chancay - Huaral	9,35	Rehabilitación de la superficie a nivel de carpeta asfáltica. Conservación de las obras de arte y drenaje. Conservación de las señalizaciones vertical y horizontal.
PE-1ND	02+400 - 58+054	Huaral - Acos	55,65	Conservación vial de los primeros 3,45 km. Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa de 52,20 km. Rehabilitación y Mejoramiento de las obras de arte y drenaje.
PE-1NC	0+000 - 11+500	Dv. Variante Pasamayo - Huaral	11,5	Conservación de la superficie asfaltada existente. Conservación de las obras de arte y drenaje, y de las señalizaciones.

Fuente: Anexo III del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

9. Asimismo, en la Concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, de acuerdo al Anexo I del Contrato de Concesión, la Inversión Proyectada Referencial de los tramos viales Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún asciende a la suma de USD 17 385 541,43 (inc. IGV). El proyecto de concesión contempla la rehabilitación o mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, cuyos principales trabajos se presentan en el Cuadro N° 3.

Cuadro N° 3 Principales trabajos a realizarse en la Concesión Carretera Mocupe – Cayaltí				
Red Vial	Tramo	Sector	Longitud (km)	Obras Principales
PE-1NJ (ramal)	0+000 - 10+700	Nuevo Mocupe - Zaña	10,7	Conservación de la superficie asfaltada existente. Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
PE-1NJ (ramal)	11+750 - 15+200	Zaña - Cayaltí	3,45	Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. Conservación de obras de arte y drenaje y señalización
PE-1NJ (ramal)	15+200 - 47+847	Cayaltí - Oyotún	32,647	Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa

Fuente: Anexo III del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

I.3 Pagos al Estado

10. En la concesión Canchaque, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.12 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Regulador hasta un monto equivalente al 5,5% y 0,5% de la inversión proyectada referencial por concepto de la supervisión de las obras y del seguimiento y control de la supervisión, respectivamente. Asimismo, conforme a la cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el 1% del Pago por Mantenimiento y Operación (en adelante, PAMO). En caso el referido aporte sea inferior al Ingreso Asegurado por Supervisión (pactado en el Anexo A del Contrato de Concesión por un monto de US\$ 50,0 mil anual), la diferencia será aportada por el Concesionario.
11. Por otro lado, para el caso de la Concesión Chancay-Acos y la Concesión Mocupe-Cayaltí, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.10 de sus respectivos Contratos de Concesión, deberán transferir al Regulador hasta la suma ascendente a US\$ 1 549 716,27 y US\$ 790 251,88, respectivamente, por concepto de supervisión de estudios y obras durante el periodo de construcción. Asimismo, conforme a la cláusula 15.9 de los referidos Contratos, los Concesionarios deberán pagar al Regulador el 1% del total de la facturación que perciban (anual en el caso de Chancay-Acos y mensual en el caso de Mocupe-Cayaltí).



I.4 Regulación tarifaria

12. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión de Canchaque y la cláusula 9.2 de los Contratos de Concesión de Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa a partir de la fecha de inicio de la explotación de la Concesión. Al respecto, la tarifa está compuesta por el peaje (el cual es determinado por el Regulador) más IGV y los tributos que fuesen aplicables.
13. En lo referente al cobro por peaje, para el caso de las Concesiones Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí, el concesionario tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida, mientras que para el caso de la Concesión Canchaque sólo se tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera.
14. Adicionalmente, la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión de Canchaque y la cláusula 9.6 de los Contratos de Concesión de Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí establecen que los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir, del año calendario siguiente al de la fecha de inicio de la explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo al siguiente método de ajuste de Peajes:

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

Donde:

- Peaje*_{ajustado} : Monto a cobrar en nuevos soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
- Peaje* : Monto en nuevos soles del peaje determinado por el Regulador
- i* : Mes anterior al que se realiza el cálculo del *Peaje*_{ajustado}.
- 0* : Mes correspondiente a la fijación anterior del *Peaje*.
- IPC* : Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

15. En caso de que dentro del transcurso de un año calendario se produce una variación mayor al 10% del IPC, desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula.
16. El 22 de julio de 2009, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 025-2009-CD-OSITRAN, se aprobó la tarifa aplicable al uso del tramo vial Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque. La tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje básico más el IGV, y adicionalmente deberá ser reajustadas de acuerdo a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión.
17. Por otro lado, el 19 de octubre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2012-CD-OSITRAN y N° 037-2012-CD-OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de las Concesiones Nuevo Mocupe-Cayaltí y Chancay-Acos, respectivamente, por el uso de los tramos viales concesionados en cada caso. En tal sentido, la tarifa básica y/o diferenciada que deberán cobrar los concesionarios, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje básico y/o diferenciado, respectivo, más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Cuadro N° 4 presenta los montos aplicables para cada concesión.



Cuadro N° 4
Tarifas aplicables por concesión
(En Nuevos Soles, incluye IGV)

Concesión	Tarifa	Descripción ^{1/2}
Canchaque	Básica ^{1/1} 2,20	Por eje cobrable y por sentido. Las tarifas se encuentran reajustadas de acuerdo a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión.
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.
Nuevo Mocupe-Cayalti-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: OSITRAN

^{1/1} Tarifas vigentes a partir de marzo de 2013.

^{1/2} Las unidades de vehículos ligeros equivalen a un eje cobrable.

1.5 Ingresos de la Concesión

18. Las Concesiones se caracterizan por ser cofinanciadas, por lo que sus ingresos estarán en función al cobro del Pago por Servicio (en adelante PAS), esto es, la contraprestación que percibirá el concesionario por la realización de los actos previstos en el Contrato y cuyo monto tiene como objetivo reconocer sus costos de inversión, operación y conservación. En el Cuadro N° 5 se resumen las principales características del PAS correspondiente a cada una de las concesiones.

Cuadro N° 5
Estructura de los ingresos PAS por concesión

Concesión	Ingresos ^{1/2}	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
Canchaque	PAS = PAO + PAMO	US\$ 1 339 000,00 ^{1/1}	Peaje Cofinanciamiento	Cancelado trimestralmente durante un plazo de quince (15) años. No incluye IGV.
Chancay-Acos	PPO + PAS =	US\$ 31 024 743,88 ^{1/1}	Peaje Cofinanciamiento	Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
	PAMO	US\$ 2 034 618,95 ^{1/1}		Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.
Nuevo Mocupe-Oyotún	PPO + PAS =	US\$ 15 621 462,00 ^{1/1}	Peaje Cofinanciamiento	Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
	PAMO	US\$ 1 443 029,00 ^{1/1}		Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.

Fuente: Los Contratos de Concesión

^{1/1} Correspondiente a la Propuesta Económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

^{1/2} Nota:

PAO: Pago Anual por Obras

PPO: Pago por Obras

PAMO: Pago por Conservación y Operación

19. El monto del PAS se financia a través del cobro de los peajes y el cofinanciamiento. El cofinanciamiento se calcula como la diferencia que resulta entre el PAS y los ingresos obtenidos por concepto de peaje. Para ello, el Concedente se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS².

20. Un aspecto en común para las Concesiones en evaluación es lo referido al ajuste del Pago por Conservación y Operación (en adelante PAMO), el cual será revisado al cuarto, octavo y décimo segundo año contado a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del

² En el caso de la Concesión Canchaque, el Concedente depositará trimestralmente el cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO.



PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior. Adicionalmente, el monto del PAMO será 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.

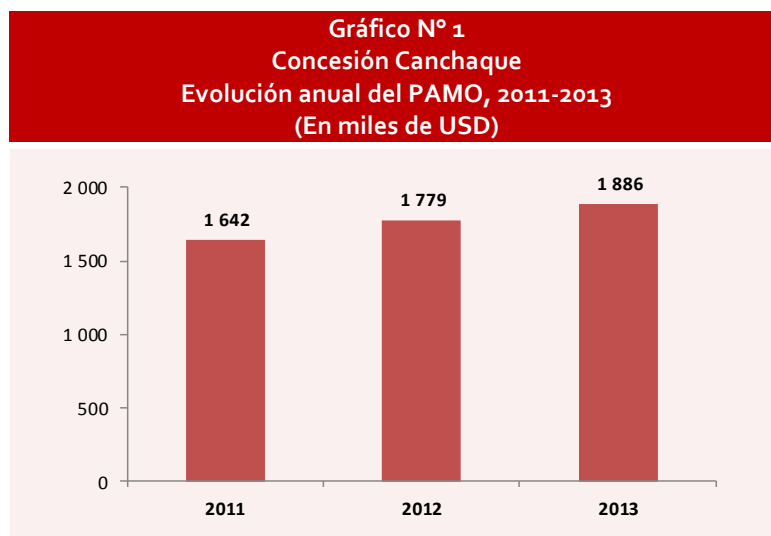
0 : En el caso de Canchaque, es la fecha de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso la fecha de la última revisión del PAMO, mientras que para el caso de Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí es la fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 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.

21. Actualmente, solo la Concesión Canchaque percibe ingresos por PAMO, cuyo monto para el año 2013 fue equivalente a USD 1,9 millones. En el Gráfico N° 1 se presenta la evolución de los ingresos por PAMO de la concesión desde el año de inicio de explotación.



Fuente: EE.FF. – Concesión Canchaque.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

I.6 Adendas

22. A la fecha, el Concedente ha suscrito tres adendas con la concesión Canchaque y solo una adenda con la concesión Chancay-Acos, todas ellas relacionadas con temas económicos-financieros. En el Cuadro N° 6 se resumen los principales aspectos de cada una de ellas.



Cuadro N° 6
Adendas suscritas

Concesión	N° de adenda	Fecha	Tema
Canchaque	1	16/01/2008	Establece mecanismos de financiamiento que permitan la ejecución de Obras. Se modificaron las definiciones y procedimientos establecidas en el Anexo B (Contrato Financiero) y Sección IV (Régimen Financiero) del Contrato de Concesión.
	2	17/08/2009	Modifica el Numeral 4.19 del Anexo B del Contrato de Concesión, que regula el ajuste del PAO por variación de precios.
	3	25/01/2011	Eliminar la definición de Fideicomiso de Eventos Catastróficos de la cláusula 1.5
Chancay-Huaral-Acos	1	30/04/2010	Cláusula tercera, el importe que el Concedente deberá depositar en el Fideicomiso de Administración para los pagos a favor del Concesionario, incluirán todos los ajustes establecidos en el contrato de concesión.

Fuente: MTC

23. Asimismo, mediante Acuerdos de Consejo Directivo N° 1538-447-13-CD-OSITRAN, con fecha 05 de marzo de 2013, y N° 1653-486-13-CD-OSITRAN, con fecha 22 de noviembre de 2013, el Regulador emitió opinión técnica con relación a la propuesta de segunda y primera adenda al Contrato de Concesión de los tramos viales Chancay-Huaral-Acos y Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún, respectivamente, las cuales se encuentran a la espera de ser suscritas por el Concedente. En ambos casos, la suscripción de la adenda permitiría la recepción parcial de las obras y con ello aceleraría la fecha de inicio de explotación de la concesión.



II. Servicios prestados

24. A través de los Contratos de Concesión, el Concedente transfiere a los Concesionarios la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de las infraestructuras, para lo cual confiere el aprovechamiento económico de los bienes de sus respectivas concesiones. Para tal fin, cada 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 los contratos.

II.1 Servicios Obligatorios

25. Como parte de las obligaciones de los Concesionarios se incluye la administración de sus unidades de peaje. Actualmente, sólo se encuentra en operación la única unidad de peaje de Concesión Canchaque, ubicado en Loma Larga Baja, debido a que las Concesiones Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí no inician operaciones.

26. Los Contratos de Concesión establecen que cada Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, 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.
- Para el caso de Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí, 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 vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.

27. El servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en las mismas fechas en las cuales la unidad de peaje comience a ser operada.

II.2 Servicios Opcionales

28. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, cada 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.



III. Hechos de importancia

III.1 Concesión Canchaque

29. El 03 de marzo de 2013 entró en vigencia las nuevas tarifas para el periodo marzo 2013-febrero 2014, las cuales fueron ajustadas por inflación conforme a la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión.
30. Por otra parte, las Obras de Construcción iniciaron el 28 de abril de 2008 y fueron culminadas en su totalidad el 30 de setiembre de 2009, por lo que en el año 2013 no se ejecutaron obras. Tampoco se han presentado solicitudes de modificación del Contrato de Concesión.

III.2 Concesión Chancay-Huaral-Acos

31. El 05 de marzo de 2013, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1538-447-13-CD-OSITRAN, el Regulador emitió opinión técnica con relación a la propuesta de segunda adenda al Contrato de Concesión del tramo vial Chancay-Huaral-Acos, la cual aún no ha sido suscrita por el Concedente. El objeto de la adenda es posibilitar el inicio de explotación, la aceptación parcial de las obras de construcción comprendidas en el EDI y sus modificaciones con excepción de las obras correspondientes al Puente Mataka, y el reconocimiento de las variaciones en metrados correspondientes a la aceptación parcial de las obras de construcción.
32. La inversión reconocida acumulada al año 2013 asciende a USD 37 072 106 (inc. IGV). Se han ejecutado todas las obras indicadas en el Estudio Definitivo de Ingeniería, con excepción del Puente Mataka y la Unidad de Peaje y Pesaje, debido a la no liberación y entrega de los terrenos para su ejecución por parte del concedente. Una vez liberados los terrenos, en el mes de octubre del 2013 se inició la construcción del Puente Mataka.

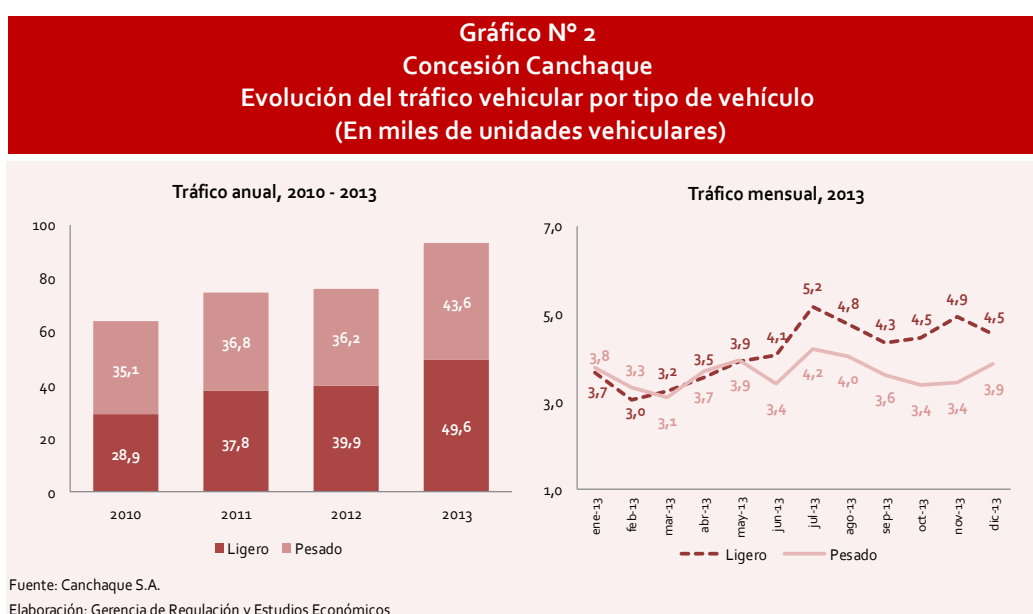
III.3 Concesión Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún

33. El 22 de noviembre de 2013, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1653-486-13-CD-OSITRAN, el Regulador emitió opinión técnica con relación a la propuesta de primera adenda al Contrato de Concesión del tramo vial Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún, la cual aún no ha sido suscrita por el Concedente. El objeto de la adenda es posibilitar la aceptación de las obras de construcción con excepción de la unidad de peaje (debido a la imposibilidad del concedente de entregar los terrenos para su ejecución), y a partir de ello, posibilitar el inicio de explotación con el consecuente pago del PAMO.
34. La inversión acumulada al 2013 asciende a US 24 832 919 (inc. IGV). Se han culminado la totalidad de las obras establecidas en el Estudio Definitivo de Ingeniería, las cuales consistían en la construcción de 46,8 km de carretera asfaltada, excepto la construcción de la unidad de peaje que debe iniciarse en el más breve plazo puesto que el concedente ha procedido a hacer entrega de los terrenos en noviembre del 2013.



IV. Tráfico de vehículos

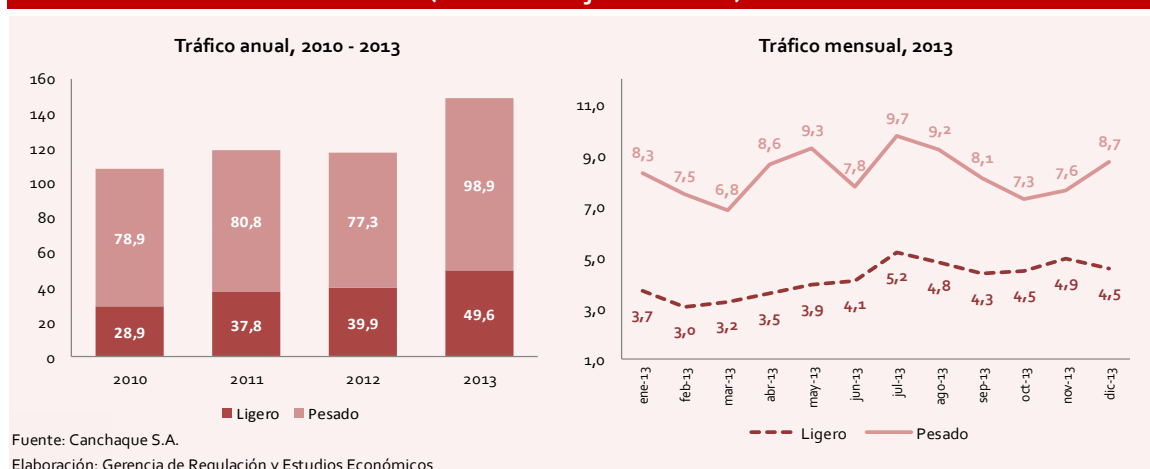
35. En la Concesión Canchaque, durante el año 2013 se contabilizaron 93,2 miles de vehículos que transitaron dentro del tramo concesionado, lo que significó un incremento anual del 22,5% con relación al año 2012. El número de vehículos ligeros fue de 49,6 mil y el de vehículos pesados fue de 43,6 mil, representando un incremento de 24,2% y 20,5%, respectivamente, con relación al año anterior.
36. Respecto al tráfico mensual de unidades vehiculares, durante los meses de julio y diciembre de 2013 se presentaron los mayores flujos de tránsito de vehículos ligeros, llegando a bordear los 5,2 y 4,9 miles de unidades, respectivamente. Asimismo, los vehículos pesados presentaron un mayor flujo durante los meses de julio (4,2 miles de unidades) y agosto (4,0 miles de unidades). En el Gráfico N° 2 se presenta la evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo medido en unidades.



37. Por otro lado, respecto al tráfico vehicular medido en ejes cobrables, durante el año 2013 transitaban por las vías concesionadas un total de 148,5 miles de ejes, lo que significó un incremento de 26,7% con relación al año anterior. Cabe destacar el incremento obtenido en el número de ejes proveniente de vehículos pesados (+28,0%), el cual representa el 66,6% del total de ejes contabilizados durante el año 2013, en tanto que el número de ejes proveniente de vehículos ligeros incrementó en 24,2% con relación al año 2012.
38. Con relación al tráfico mensual de vehículos pesados, medido en ejes cobrables, durante el año 2013 se presentaron picos de demanda en los meses de mayo y julio, llegando a registrar un total de 9,3 y 9,7 miles de ejes, respectivamente. Por su parte, con relación al tráfico de vehículos ligeros, el mayor tráfico de ejes se presentan en los meses de julio y noviembre con un total de 5,2 y 4,9 miles de ejes cobrables. Cabe señalar que el menor flujo de vehículos ligeros se registró en el mes de febrero con 3,0 miles de ejes; en tanto que, para el caso de vehículos pesados, durante el mes de marzo se registró el menor flujo correspondiente a 6,8 miles de ejes cobrables. En el Gráfico N° 3 se presenta la evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo medido en ejes cobrables.



Gráfico N° 3
Concesión Canchaque
Evolución del tráfico en ejes por tipo de vehículo
(En miles de ejes cobrables)



39. Adicionalmente, si se considera la composición del tráfico vehicular en función al número de ejes cobrables, se observa que los vehículos pesados de 2 ejes representan el 46,0% del total de ejes registrados durante el año 2013, seguido por los vehículos ligeros (cuya equivalencia es de 1 eje) con el 33,4% del total. Cabe señalar que durante el año 2012, la participación de ambos tipos de vehículo fue del 55,4% y 34,1% del total de ejes cobrables de dicho año, respectivamente. En el Cuadro N° 7 se presenta la estructura del tráfico vehicular para los años 2012 y 2013.

Cuadro N° 7
Concesión Canchaque
Estructura del tráfico vehicular, 2012-2013
(En miles)

Estación de Peaje	Tipo de vehículo	Ejes cobrables			Part. % por ejes	
		2012	2013	Var. %	2012	2013
Loma Larga	Ligeros	39,9	49,6	24,2	34,1	33,4
	2 ejes	64,9	68,3	5,1	55,4	46,0
	3 ejes	9,8	25,9	162,9	8,4	17,4
	4 ejes	0,6	0,9	44,7	0,5	0,6
	5 ejes	0,3	1,0	207,7	0,3	0,7
	6 ejes	1,2	2,0	68,8	1,0	1,4
	7 ejes a más	0,4	0,8	142,0	0,3	0,6

Fuente: Canchaque S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

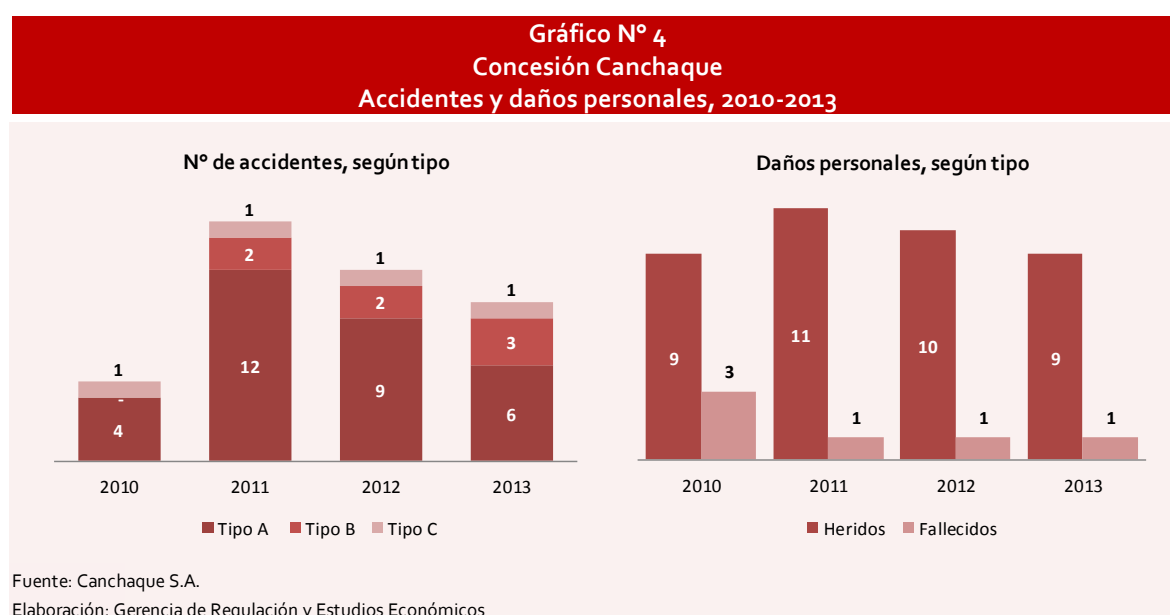
40. Por otro lado, el tipo de vehículo que presentó el mayor crecimiento en términos porcentuales con relación al año 2012 fue el de los vehículos pesados de 5 ejes con el 207,7%, lo que significó pasar de 0,3 a 1,0 miles de ejes cobrables. Sin embargo, el mayor incremento en términos absolutos se presentó en los vehículos pesados de 3 ejes que pasaron de 9,8 miles de ejes en el año 2012 a 25,9 miles de ejes en el año 2013, lo que significó un crecimiento de 162,9%.

41. Con relación a las concesiones Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí, la información sobre el tráfico vehicular no es registrada por los concesionarios debido a que aún no se han iniciado las operaciones en los tramos viales correspondientes.



V. Desempeño operativo

42. Durante el año 2013 en la Concesión Canchaque se han registrado 10 accidentes vehiculares, lo que significa una reducción de 16,7% con relación al año anterior. Del dicho total de accidentes, 6 fueron de Tipo A (presentaron sólo daños materiales), 3 fueron de Tipo B (presentaron daños materiales y heridos), y sólo 1 fue de Tipo C (con daños personales, heridos y/o muertos). Asimismo, dichos accidentes dejaron un resultado de 9 heridos y una persona fallecida, lo cual significa una reducción en el número de heridos, con relación al año 2012. El Gráfico N° 4 presentan la evolución de los accidentes y daños personales derivados desde inicios de la concesión.



Nota:

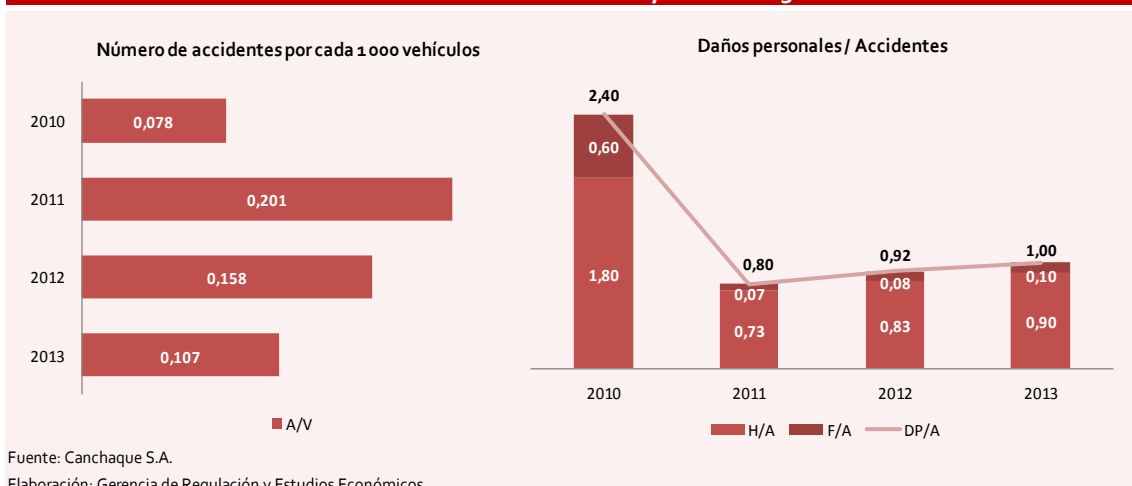
- Accidente Tipo A: Accidente con daños materiales.
- Accidente Tipo B: Accidente con daños materiales y heridos.
- Accidente Tipo C: Accidente con daños materiales, heridos y/o fallecidos.

43. Por otro lado, para el año 2013 la relación entre el número de accidentes y el número de unidades vehiculares fue de 0,107 por cada 1 000 vehículos, lo cual significó una reducción del 31,9% con relación al año 2012 en donde la relación fue de 0,158. Dicho indicador se traduce en que, durante el año 2013, ocurrió un accidente por cada 9 324 vehículos pasantes, mientras que la situación para el año 2012 fue de un accidente por cada 6 345 vehículos, lo cual significa que el riesgo de sufrir un accidente vehicular en las vías concesionadas se ha visto reducido notablemente.

44. Por su parte, el ratio *número de daños personales por accidente*, entre los años 2012 y 2013, aumentó de 0,92 a 1,00 lo que significa que la gravedad de los accidentes en el año 2013 fue mayor a la del año anterior registrando, en promedio, un daño personal por accidente. Asimismo, el ratio *fallecidos por accidente y heridos por accidente* se ha visto incrementado en 20% y 8% con relación al año anterior, a pesar de que en conjunto el número de daños personales se redujo en casi 9%. El Gráfico N° 5 presenta información respecto a la evolución de los indicadores de accidentes desde el inicio de explotación.



Gráfico N° 5 Concesión Canchaque Indicadores de accidentes, 2010 - 2013



Fuente: Canchaque S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Nota: DP = Daños personales; A = N° de accidentes; F = N° de fallecidos; H = N° de heridos; V = N° de unidades vehiculares (en miles).

45. En cuanto a los reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura, durante el año 2013 no se presentó ningún tipo de reclamo, esto en contraste con el año 2012 en donde se presentaron 3 reclamos cuyo motivo principal fue la mala atención recibida, tal como se puede observar en el Cuadro N° 8. Al respecto, dos de ellos fueron declarados improcedentes y uno fue declarado no admisible.

Cuadro N° 8 Concesión Canchaque Reclamos, 2010 - 2013

Año	N° de reclamos	Motivo
2010	1	Falta de señalización y/o mantenimiento.
2011	-	-
2012	3	Mala atención; Otros.
2013	-	-

Fuente: Canchaque S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

46. Por otro lado, el número de conflictos socio-ambientales se redujo en 2013 respecto al 2012, registrando un solo conflicto durante el mes de octubre,³ referido a la existencia de incomodidad por parte de la población para acceder a sus viviendas, lo cual ocasionó que la población intente invadir el derecho de vía para construir accesos peatonales sobre las cunetas. Dicho conflicto se solucionó a través del dialogo entre la concesionaria y los pobladores, explicándoles que dichos accesos constituirían una invasión al derecho de vía, y proponiendo a su vez que se crearían accesos peatonales previa autorización del MTC.

47. Finalmente, respecto a los niveles de servicio brindado, la Concesión Canchaque presenta un nivel de servicio global del 98,62% superior al 90% definido en el Contrato de Concesión. En cuanto a la evaluación de la rugosidad, se concluye que en la totalidad de los puntos evaluados, se encuentra bajo el umbral exigible por el Contrato.

³ Ocurrido entre los días 19 y 23 de octubre del 2013, en la localidad de Chihuahua, distrito de Buenos Aires, departamento de Piura.



48. Con relación a las Concesiones Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí, durante el año 2013 no se presenta ninguna información sobre desempeño operativo debido a que aún no están en operación dichos tramos viales.

VI. Tarifas reguladas

49. En el año 2013, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión Canchaque fueron reajustadas por inflación, en conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. Las nuevas tarifas entraron en vigencia el 03 de marzo de 2013, esto debido a que el Concesionario no disponía a tiempo de la información necesaria para el reajuste de las tarifas⁴.

50. Como resultado de dicho reajuste por inflación⁵, la tarifa por eje cobrable incrementó en 4,8% con relación a las tarifas vigentes para el año 2012, lo cual se aplica para todos los tipos de vehículos (ligeros y pesados) tal como se muestra en el Cuadro N° 9.

Cuadro N° 9 Concesión Canchaque Evolución de tarifas vigentes, 2012-2013 (En Nuevos Soles)			
Concepto	Unidad de cobro	Tarifa (inc. IGV) vigente desde:	
		01/03/2012	03/03/2013
Vehículo ligero	Por Vehículo	2,10	2,20
Vehículo pesado 2 ejes	Por Vehículo	4,20	4,40
Vehículo pesado 3 ejes	Por Vehículo	6,30	6,60
Vehículo pesado 4 ejes	Por Vehículo	8,40	8,80
Vehículo pesado 5 ejes	Por Vehículo	10,50	11,00
Vehículo pesado 6 ejes	Por Vehículo	12,60	13,20
Vehículo pesado 7 ejes	Por Vehículo	14,70	15,40
Vehículo pesado 8 ejes	Por Vehículo	16,80	17,60
Vehículo pesado 9 ejes	Por Vehículo	18,90	19,80
Vehículo pesado 10 ejes	Por Vehículo	21,00	22,00

Fuente: Canchaque S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

51. Lo anterior significó un incremento de 32,7% en el monto recaudado durante el año 2013, alcanzando la suma de S/. 324,4 miles, siendo los montos de recaudación por tipo de vehículo proporcionales a su participación dentro del tráfico total medido en ejes (33,4% en el caso de vehículo ligeros y 66,6% en el caso de vehículos pesados).

52. Por otro lado, con relación a las tarifas reguladas de las Concesiones Nuevo Mocupe-Cayaltí y Chancay-Acos, estas se mantienen conforme a lo establecido en las Resoluciones de Consejo Directivo N° 036-2012-CD-OSITRAN y N° 037-2012-CD-OSITRAN, respectivamente, debido a que aún no se inician las operaciones de dichos tramos viales concesionados. Cabe señalar que,

⁴ De acuerdo a la fórmula de ajuste contenida en la Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, la cual establece que deberá utilizar para el ajuste el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes anterior al ajuste, correspondía aplicar el IPC correspondiente al mes de febrero de 2013, el cual fue publicado por el INEI recién el 1° de marzo de 2013.

⁵ El ajuste del peaje fue verificado por el Regulador mediante Informe N° 1046-2013-GS-OSITRAN, el cual fue notificado al Concesionario mediante Oficio N°1868-2013-GS-OSITRAN.



una vez entrado en operación, cada Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste tarifario por inflación en conformidad a la cláusula 9.6 de sus Contratos de Concesión respectivos.

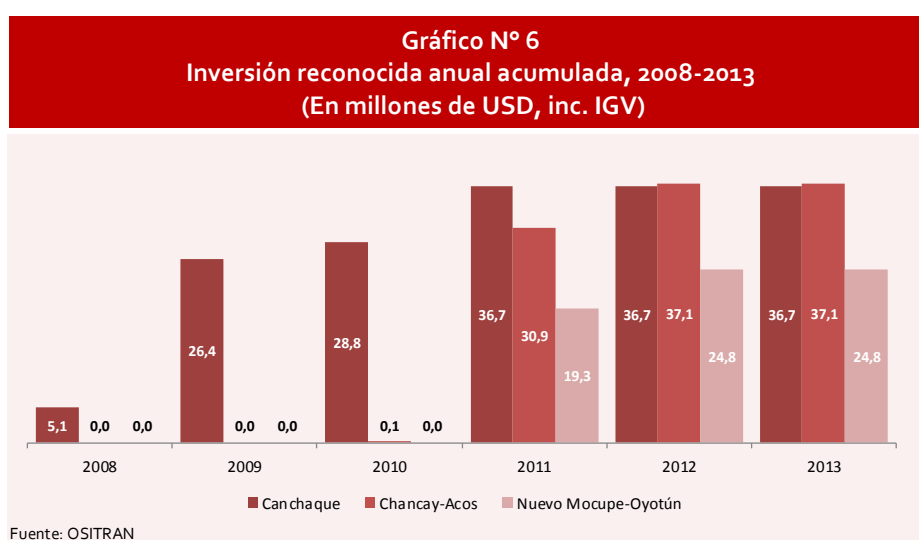
VII. Inversiones

53. Con relación a los montos de las inversiones reconocidas por el Regulador, durante el año 2013 no se han reconocido inversiones en las Concesiones Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí. Asimismo, la Concesión Canchaque no registró inversiones debido a que en el año 2011 se alcanzó el 100% de su compromiso de inversión (ver Cuadro N° 10).

Cuadro N° 10 Inversión reconocida anual, 2008-2013 (En miles de USD, inc. IGV)						
Concesión	Año					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Canchaque	5 056	21 336	2 443	7 912	-	-
Chancay-Acos	-	-	145	30 750	6 177	-
Nuevo Mocupe-Oyotún	-	-	-	19 309	5 524	-
Total	5 056	21 336	2 588	57 971	11 701	-

Fuente: OSITRAN

54. Por otro lado, la inversión reconocida acumulada hasta el año 2013 fue de alrededor de 98,7 millones de USD en inversiones realizadas por las tres concesiones, de las cuales la mayor participación lo ocupa Concesión Chancay-Acos con el 37,6% del total agregado (equivalente a 37,1 millones de USD), seguido por Concesión Canchaque con el 37,6% (equivalente a 36,7 millones de USD).



55. Respecto del porcentaje de cumplimiento de inversiones al año 2013, tal como se puede apreciar en el Cuadro N° 11, la Concesión Canchaque ya alcanzó el 100% de su compromiso de inversiones en el año 2011, por lo que ya no se encuentra obligado a realizar más inversiones en el tramo concesionado. Por su parte, la Concesión Mocupe-Cayaltí presenta el 99,93% de cumplimiento de su compromiso de inversión, estando pendiente aún la construcción de la



obra complementaria de la unidad de peaje la cual no ha podido completarse por causas ajenas al Concesionario. Cabe señalar que en noviembre de 2013 el Concedente hace entrega del terreno afectado para la construcción de la unidad de peaje.

Cuadro N° 11
% de cumplimiento de inversiones, 2008-2013
(En %)

Concesión	Compromiso de Inversión (En miles de USD)	Al año					
		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Canchaque	36 746	13,76	71,82	78,47	100,0	100,0	100,0
Chancay-Acos	41 572	-	-	0,35	74,32	89,18	89,18
Nuevo Mocupe-Oyotún	24 851	-	-	-	77,70	99,93	99,93
Total	103 169	4,90	25,58	28,09	84,28	95,62	95,62

Fuente: OSITRAN

56. Respecto a la Concesión Chancay-Acos, al año 2013 ha presentado un 89,18% de cumplimiento de compromiso de inversiones, ello debido a que se encuentra pendiente la culminar la construcción del Puente Mataca y la Unidad de Peaje y Pesaje, debido a la demora en la liberación y entrega de los terrenos para su ejecución por parte del concedente. Cabe señalar que en el mes de octubre de 2013 se inició la la construcción del Puente Mataca, cuyo avance acumulado a fin de año fue del 5%.



VIII. Resultados financieros

VIII.1 ESTADO DE RESULTADOS

57. En el año 2013, los ingresos por operaciones de la concesionaria Canchaque S.A incrementaron en 62,3% con relación al año anterior, alcanzando los S/. 11,12 millones; las principales fuentes de ingresos corresponden a los rubros de operación y mantenimiento rutinario, derechos remanentes y otros ingresos por operación provenientes de los metrados adicionales reconocidos por el Concedente. Por otra parte, el costo de servicios se contrajo en 15,3% con relación al año 2012, registrando un monto de S/. 4,46 millones, lo cual representa el 40,1% de los ingresos totales del año 2013. De la diferencia entre ingresos y costos se obtiene una utilidad bruta cercana a los S/. 6,65 millones, cifra 322% superior a la registrada en el año 2012.
58. Por otro lado, la concesionaria Chancay-Acos S.A. reportó ingresos de S/. 9,7 millones, provenientes de servicios de construcción, los cuales han sido 73,3% menores a los reportados en el año 2012. Del mismo modo, el costo de servicio sufrió una reducción del 75,4% con relación al año anterior, reportando un monto de S/. 8,64 millones. Ello se traduce en una utilidad bruta cercana a los S/. 1,13 millones, lo que representa el 11,5% de los ingresos totales.
59. Con relación a la concesionaria Obrainisa – Concesión Valle del Zaña S.A., en el año 2013 registró una pérdida bruta de S/. 50 miles sustentado por el rubro (pérdida) utilidad por servicios de intermediación en construcción que corresponde al neto entre la facturación efectuada a Provias Nacional y los costos por servicios de construcción prestados por Obras de ingeniería S.A. Estos costos están relacionados con los trabajos de construcción y mantenimiento de los tramos aún no asfaltados (servicio que permite transitar temporalmente).

Cuadro N° 12
Estado de resultados, 2012-2013
(En miles de Nuevos Soles)

Concepto	2012			2013		
	Canchaque	Chancay-Acos	Obrainisa	Canchaque	Chancay-Acos	Obrainisa
Ingresos operativos	6 847	36 609	-	11 115	9 766	-
Costo de servicios	(5 269)	(35 175)	-	(4 461)	(8 639)	-
Utilidad bruta	1 578	1 434	1 812	6 654	1 127	(50)
Gastos de administración y ventas	(998)	(4 535)	(1 037)	(1 092)	(97)	(461)
Otros gastos	-	-	-	(4)	-	-
Utilidad operativa	580	(3 101)	774	5 558	1 029	(511)
Ingresos financieros	611	65	60	2 247	1	24
Gastos financieros	(1 195)	-	(120)	(820)	(114)	(66)
Diversos, neto	-	2	-	-	5	-
Amortización gastos pre-operativos	-	(2 558)	-	-	-	-
Diferencia en cambio, neta	-	-	(78)	-	59	562
Utilidad antes de impuesto a la renta	(4)	(5 592)	636	6 985	979	9
Impuesto a la renta	1	-	(191)	(2 098)	-	(35)
Utilidad del año	(3)	(5 592)	445	4 887	979	(25)

Fuente: Estados financieros auditados - Entidades Prestadoras
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Respecto a la utilidad neta del ejercicio 2013, Canchaque S.A. y Chancay-Acos S.A. presentaron resultados positivos cercanos a los S/. 4 887 y S/. 979 miles, respectivamente, lo cual representa el 44% y 10% de sus ingresos totales. En tanto, Obrainisa presentó un resultado negativo al finalizar el año con un monto cercano a los S/. 25 miles, lo cual representa más del 50% de su pérdida bruta.



VIII.2 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

61. Durante el año 2013, la concesionaria Canchaque S.A. vio reducido el valor de sus activos en 7,9% con relación al año 2012 como consecuencia de la reducción de sus activos corrientes en 7,8%, los cuales representaron el 98,5% de los activos totales de la empresa. Al respecto, los *activos corrientes* se vieron afectados en parte por la reducción en las *cuentas por cobrar*, las cuales se vieron afectadas por el reconocimiento de los metrados adicionales del tramo en concesión por parte del concedente en mayo de 2013.
62. Por otra parte, los pasivos totales de la empresa se incrementaron en 51,0% con relación al año anterior debido a los mayores pasivos corrientes, siendo las *cuentas por pagar a partes relacionadas* la que presenta la mayor participación (69,0% del pasivo total). Por otro lado, el patrimonio neto se redujo en 27,4% como consecuencia de la reducción del Capital Social de la empresa por decisión su Junta General de Accionistas en febrero de 2013.
63. Respecto a la concesionaria Chancay-Acos S.A., al finalizar el año 2013 se registró un incremento de 28,5% de los activos totales con relación al año anterior, sustentado principalmente en los mayores activos corrientes (99,96% del activo total), de los cuales se destaca el rubro *Otras cuentas por cobrar* que incrementó en más de 1 074% a consecuencia de la cuenta *Reclamos a terceros*.
64. De otro lado, los pasivos totales aumentaron en 6,4% debido a la incorporación de las *Cuentas por pagar a partes relacionadas*, las cuales representan el 39,1% de los pasivos totales. Cabe señalar que para los años 2012 y 2013 no se han registrado pasivos no corrientes. Por otro lado, el patrimonio neto se ha visto incrementado en más de 3 739% sustentado principalmente en los mayores *Resultados Acumulados*, los cuales registraron resultados negativos en el año 2012. (ver Cuadro N° 13).

Cuadro N° 13						
Estado de situación financiera, 2012-2013						
(En miles de Nuevos Soles)						
CUENTA	2012			2013		
	Canchaque	Chancay-Acos	Obrainsa	Canchaque	Chancay-Acos	Obrainsa
Activo corriente	16 144	24 089	21 687	14 881	31 005	11 145
Activo no corriente	245	43	417	219	11	364
TOTAL ACTIVO	16 389	24 132	22 104	15 100	31 016	11 509
Pasivo corriente	3 669	23 989	16 736	5 714	25 526	6 166
Pasivo no corriente	421	-	-	462	-	-
TOTAL PASIVO	4 090	23 989	16 736	6 176	25 526	6 166
TOTAL PATRIMONIO NETO	12 299	143	5 368	8 924	5 490	5 343
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	16 389	24 132	22 104	15 100	31 016	11 509

Fuente: Estados financieros auditados - Entidades Prestadoras
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

65. Con relación a la situación financiera de la concesionaria Obrainsa, al año 2013 sus activos se redujeron en 47,9% con relación al año 2012, principalmente por la reducción en sus *Cuentas por cobrar comerciales* (-51,8% respecto del año anterior) las cuales representan el 71,8% de los activos totales de la empresa. Cabe añadir que las cuentas por cobrar de la Concesionaria corresponden a las valorizaciones pendientes de cobro a Provias Nacional. Asimismo, los pasivos totales se redujeron en 63,2% debido principalmente a los menores montos en las *Cuentas por pagar a partes relacionadas* (-64,7% con relación al año anterior), las cuales corresponden a las valorizaciones y facturas pendientes de pago a Obras de Ingeniería S.A. por trabajos de construcción efectuados.



66. Por otro lado, el patrimonio neto presentó un ligera reducción (-0,5% con relación al año 2012) como consecuencia de la contracción presentada en la cuenta de Resultados Acumulados, lo cuales están afectos por la pérdida neta presentada en el año 2013.

VIII.3 INDICADORES FINANCIEROS

67. Al finalizar el año 2013, las concesionarias Canchaque S.A. y Chancay-Acos S.A. presentaron ratios de rentabilidad positivos, en contraste a Obrainsa que registró cifras poco favorables. Así, por ejemplo, se puede observar que el margen neto fue de 50,0% para el caso de Canchaque y 10,0% para Chancay-Acos, lo cual indica que Chancay-Acos presenta menor capacidad para generar utilidades principalmente porque aún no inicia la explotación de la concesión y por tanto aún no puede recibir la contraprestación estipulada en su Contrato de Concesión. En tanto, el ROE⁶ y ROA⁷ resultaron negativos para la concesionaria Obrainsa debido a que ésta obtuvo pérdidas netas en el año 2013, lo cual nos indica que la empresa no pudo generar utilidades producto de no haber iniciado la explotación de los tramos en concesión.

68. Respecto a los ratios de liquidez, en particular, los ratios de liquidez clásica y de prueba ácida, indican que las concesionarias no presentarían problemas de liquidez para afrontar sus obligaciones de corto plazo, respaldados en sus *Cuentas por cobrar comerciales* debido a su naturaleza cofinanciada. Por otra parte, el *ratio de liquidez absoluta* nos indica que estaría latente un problema de liquidez en el muy corto plazo en aquellas concesionarias cuya operación de sus tramos concesionados aún no ha iniciado, en contraste a lo observado en la concesionaria Canchaque S.A. quien presenta un ratio robusto en este caso (ver Cuadro N° 14).

Cuadro N° 14						
Ratios financieros, 2012-2013						
Ratio	2012			2013		
	Canchaque	Chancay-Acos	Obrainsa	Canchaque	Chancay-Acos	Obrainsa
Ratios de rentabilidad						
Margen operativo (%)	8,47	-8,47	-	50,00	10,54	-
Margen neto (%)	-0,04	-15,28	-	43,97	10,03	-
ROE (%)	-0,02	-3 910,79	8,29	54,76	17,84	-0,47
ROA (%)	-0,02	-23,17	2,01	32,36	3,16	-0,22
Ratios de liquidez						
Liquidez clásica	4,40	1,00	1,30	2,60	1,21	1,81
Prueba ácida	4,40	0,87	1,30	2,60	1,08	1,77
Liquidez absoluta	1,00	0,13	0,22	1,73	0,08	0,30
Ratios de endeudamiento						
Apalancamiento /endeudamiento	0,33	167,77	3,12	0,69	4,65	1,15
Grado de endeudamiento (%)	24,96	99,41	75,71	40,90	82,30	53,57
Grado de patrimonio (%)	75,04	0,59	24,29	59,10	17,70	46,43

Fuente: Estados financieros auditados - Entidades Prestadoras
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. Por otro lado, los indicadores de endeudamiento muestran que, para el caso de las concesionarias Chancay-Acos S.A. y Obrainsa, los pasivos totales representan una fuente importante de sus estructuras de financiamiento, principalmente por las Cuentas por pagar a partes relacionadas que corresponden a las operaciones de construcción y obras realizadas en

⁶ Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

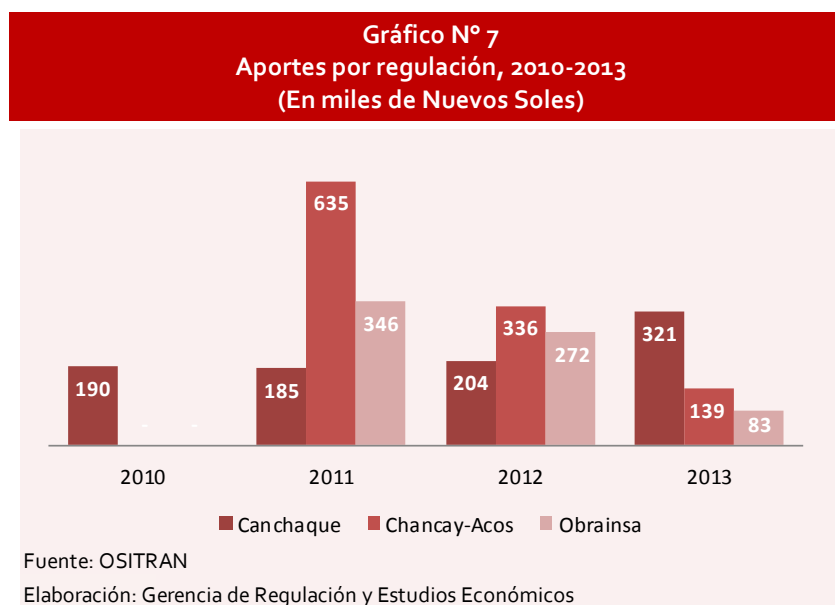
⁷ Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.



cumplimiento de sus Contratos de Concesión. En contraste a ello, la concesionaria Canchaque S.A. presenta indicadores de endeudamiento más conservadores, lo que indicaría que los activos se financiarían en mayor medida su capital propio.

IX. Pagos al Estado

70. Conforme a lo dispuesto en la cláusula 15.13 del Contrato de Concesión de Canchaque y la cláusula 15.9 de los Contratos de Concesión de Chancay-Acos y Mocupe-Cayaltí, respectivamente, los Concesionarios están obligados a pagar a OSITRAN el aporte por regulación determinado en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332, el cual está determinado como el 1% de la facturación por concepto de ingresos percibidos directamente por la Concesionaria.
71. Así, en conjunto, el pago realizado por los Concesionarios correspondiente al año 2013 por concepto de aporte por regulación fue cercano a los S/. 543,1 miles, monto 33,2% menor a lo recaudado en el año 2012. Dicho resultado se basa en los menores ingresos recibidos por parte de las concesionarias Chancay-Acos S.A. y Obrainsa, lo cual conllevó a una reducción del 58,7% y 69,4%, respectivamente, en sus aportes para el año 2013.
72. En contraste, la concesionaria Canchaque S.A. presentó un incremento de 57,1% en el monto por aportes por regulación con relación al año anterior, alcanzando para el año 2013 la suma de S/. 321,2 miles. Cabe señalar que los montos aportados por dicha concesionaria al Regulador registran incrementos desde el año 2011 (ver Gráfico N° 7).



ANEXOS



Anexo 1.A.

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A. CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE			
Fecha de actualización: 30 de junio de 2014			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 78,127 km, los cuales se encuentran subdivididos en: - Empalme 1B – Buenos Aires (22,06 km) - Buenos Aires – Canchaque (56,07 km)	Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	09 de febrero de 2007.	Cláusula 21.2
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1 (p. 26) Cláusula 4.3 (p.27)
4	Adendas	Adenda 1: 16 de enero de 2008. Adenda 2: 04 de agosto de 2009. Adenda 3: 03 de enero de 2011.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 20)
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.3 (p. 46) Anexo B Sección IV (p. 07)
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende al 2,5% de la Inversión Proyectada Referencial: US \$ 778 295,83	Anexo A (p. 01)
8	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: asciende a US \$ 3 113 183,00 (10% de la Inversión Proyectada Referencial). Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a 5% de la Inversión Proyectada Referencial señalado en el Anexo A y deberá reducirse a un monto equivalente a 3 PAMO's (cuotas trimestrales) a partir del quinto año de la Concesión.	Cláusula 11.1.(p. 54) Cláusula 11.2.(p. 54) Cláusula 11.3.(p. 55) Anexo A (p. 01)
9	Garantías a favor del concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas.	Cláusula 11.1 (p.54)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 31 131 833,30 (incluido IGV).	Anexo A (p.01)
11	Obras	En el Tramo Buenos Aires – Canchaque: - Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa). - Intervenciones en las zonas críticas por fenómeno del Niño. En el tramo Empalme 1B-Buenos Aires: - Obras de Puesta a Punto de la vía y puentes. - Adicionalmente, se realizarán obras de drenaje, de señalización y seguridad vial así como la construcción de unidades de peaje.	Numeral 3.2 del Anexo I (p. 33-40)
12	Solución de controversias	- Trato Directo - Arbitraje: Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas. Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas. - Reglas procedimientos comunes	Cláusula 18.10 (p. 80) Cláusula 18.11 a) (p. 81) Cláusula 18.11 b) (p. 81) Cláusula 18.12 (p. 82)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.
CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

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



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A.
CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE**

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

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



Anexo 1.B.

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.
CARRETERA: NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"> - 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	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
5	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 GyM. - Compañía Minera San Martín S.A. - OBRAINSA. 	Proinversión
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b (p. 54) Anexo VIII (p. 268)
7	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)
8	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)
9	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)
10	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)
11	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)
12	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"> o el peaje, y; o el cofinanciamiento. - El PAS equivale a la suma del PPO y PAMO. 	Cláusula 9.2. (p. 50) Anexo II 2, Apéndice II



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.
CARRETERA: NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	PPO	<ul style="list-style-type: none"> - El monto del Pago por Obras (PPO) 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"> o Variación de metrado conforme a los numerales 1.2. y 1.4. Apéndice III del Anexo II.1. o 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)
14	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"> o Inflación y, o 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)
15	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)
16	Mecanismo de ajuste del PPO y PAMO	<ul style="list-style-type: none"> - PPO se ajustara por: <ul style="list-style-type: none"> o Variación de metrado. o Variación de precios de construcción. o 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).
17	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 94)
18	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la fecha de suscripción del contrato. - Régimen de bienes. - Obras de Construcción. - De la Conservación de las Obras. - Explotación de la Concesión. - Régimen de Seguros. - Consideraciones Socio Ambientales. - Fideicomiso de Administración. 	Anexo X (p. 299-303)
19	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)
20	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)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: OBRAINSA – CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S.A.
CARRETERA: NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
21	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)
22	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> - Trato Directo. - Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> o Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas. o Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas. 	Cláusula 18.10. (p. 88) Cláusula 18.11.a (p. 89) Cláusula 18.11.b (p. 89)
23	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)



Anexo 1.C.

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A.
CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO– HUARAL -ACOS

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 80,85 Km., los 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	15 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	- Servicios obligatorios (servicios que se implementaran de forma gratuita y según la regulación indicada en el contrato) y servicios opcionales. - El Concesionario podrá proponer la implementación de otros servicios previa opinión del Regulador.	Cláusula 8.10. (p. 52-54)
13	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 34 248 729 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 96)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A.
CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO– HUARAL -ACOS

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la fecha de suscripción del contrato. - Régimen de bienes. - Obras de Construcción. - De la Conservación de las Obras. - Explotación de la Concesión. - Régimen de Seguros. - Consideraciones Socio Ambientales. - Conservación y operación. - Fideicomiso de administración. 	Anexo X
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> - Vencimiento del plazo. - Mutuo Acuerdo. - Decisión unilateral del Concedente. - 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"> - Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras equivalente al 10% de la inversión proyectada referencial. - Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a dos PAMO (cuotas trimestrales) incluido IGV del año correspondiente. 	Cláusula 11.2. (p. 61) Cláusula 11.3. (p. 62)
17	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> - Trato Directo. <ul style="list-style-type: none"> o Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas. o Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas. - Reglas Procedimentales Comunes. 	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"> - 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. - 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. 	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



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De La Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y EDICIÓN

M. Martín Morillo

