

## INFORME N° 003-06-GRE-GS-OSITRAN

Para : Ernesto Mitsumasu Fujimoto  
Gerente General

De : Gonzalo Ruiz Díaz  
Gerente de Regulación

: Víctor Carlos Estrella  
Gerente de Supervisión

Asunto : Reubicación de Estación de peaje Chilca – Km. 68+550 Tramo  
Pucusana – Cerro Azul – Ica

Referencia: Memorando N° 080-06-GS-OSITRAN

Fecha : 19 de junio de 2006

---

### **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 20 de setiembre de 2005, el Estado Peruano representado a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. firmaron el Contrato de Concesión del tramo vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica.
2. Con carta C.114.05, la empresa concesionaria COVIPERU remitió al Ministerio de Transportes, con copia a OSITRAN, la solicitud de aprobación del anteproyecto de la Estación de Peaje de “Lagunas de Chilca” – Km. 68+550
3. Posteriormente, representantes de la empresa concesionaria solicitaron a OSITRAN que para emitir su opinión se esperara el informe que habían encargado a la empresa Tegepsa sobre la conveniencia de reubicación de cada una de las Estaciones de Peaje existentes dentro de la Concesión, el mismo que fue remitido a OSITRAN con carta C.0185.06, del 22 de marzo de 2006.
4. Con oficio N° 601-2006-MTC/20, el Ministerio de Transportes le solicitó a la empresa concesionaria COVIPERU, con copia a OSITRAN, le remita la aprobación por parte de OSITRAN de la reubicación de manera permanente de la Unidad de Peaje de Chilca.

Esta aprobación fue solicitada con carácter de muy urgente a efectos de que PROVIAS adopte las acciones correspondientes respecto a los terrenos que actualmente ocupa el peaje de Chilca, de propiedad de la Sucesión Rodríguez – Arnaiz.

5. Mediante el Memorando de la referencia, la Gerencia de Supervisión remitió el Informe N° 108-06-GS-OSITRAN, en el cual dicha Gerencia emite opinión sobre el anteproyecto de construcción de la estación de peaje de Chilca y la reubicación de la misma, presentado por el Concesionario. En dicho Memorando, se solicita opinión a esta Gerencia dado que se considera que el tema debe ser evaluado desde el punto de vista regulatorio.

6. Mediante Informe N°019-06-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación emitió opinión favorable respecto de la procedencia de reubicar la Estación de Peaje de Chilca, efectuada por el Concesionario.
7. En su sesión de fecha 14 de junio, el Consejo Directivo solicitó la ampliación del Informe N°019-06-GRE-OSITRAN.
8. Con carta N° C.482.06 del 13 de Junio de 2006, la empresa COVIPERU envió copia de la correspondencia sostenida con la Municipalidad de Chilca, donde se observa que está en trámite la suscripción de un convenio con dicha Municipalidad que garantice la transferencia en propiedad de los terrenos que ocuparía la nueva estación de peaje y que se encuentra fuera del derecho de vía.
9. Mediante carta N° C.482.06 del 16 de junio de 2006, la empresa concesionaria COVIPERU señala que ha sido informado que existe un proceso judicial entre el Concedente (MTC) y la sucesión de José Manuel Rodríguez Arnaiz, propietario de los terrenos donde se encuentra funcionando actualmente la Estación de Peaje de Chilca.

## II. OBJETO

10. Emitir opinión sobre la solicitud formulada por el Concesionario para la modificación de la ubicación de la estación de peaje de Chilca.

## III. ANÁLISIS

11. El artículo 8.14. del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

### ***Régimen Económico: El Peaje y la Tarifa***

*8.14.- El cobro de la Tarifa se efectuará a través de las Unidades de Peaje. La SOCIEDAD CONCESIONARIA cobrará doble Tarifa en un solo sentido (Norte a Sur). En caso que por razones debidamente sustentadas, la SOCIEDAD CONCESIONARIA desee efectuar el cobro de la Tarifa también en el sentido Sur a Norte, deberá contar con la autorización expresa del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR, en cuyo caso, el monto de la Tarifa por calzada, se reducirá al cobro de una Tarifa por cada sentido.*

*A la firma del Contrato, la ubicación actual de las Unidades de Peaje dentro del ámbito de la Concesión, es el siguiente:*

<i>Unidad de Peaje</i>	<i>UBICACIÓN</i>	<i>SUB-TRAMO</i>
<i>Chilca</i>	<i>Km. 66 R01S</i>	<i>Puente Pucusana-Ingreso Cerro Azul</i>
<i>Jahuay</i>	<i>Km. 187+150 R01S</i>	<i>Pampa Clarita-Intercambio Chincha Alta</i>
<i>Ica</i>	<i>Km. 275 R01S</i>	<i>Empalme San Andrés-Guadalupe</i>

*A más tardar antes de la finalización del primer Año de la Concesión, la SOCIEDAD CONCESIONARIA deberá haber reubicado las Unidades de Peaje de Jahuay e Ica antes señaladas, construyendo las nuevas Unidades de Peaje -dentro del Derecho de Vía -, conforme a lo siguiente:*

<i>Unidad de Peaje Sentido: Norte a Sur</i>	<i>UBICACIÓN</i>	<i>SUB-TRAMO</i>
<i>Chilca</i>	<i>Entre Km. 66 y 68 R01S (*)</i>	<i>Puente Pucusana-Ingreso Cerro Azul</i>
<i>Pampa Clarita</i>	<i>Entre Km. 148 y 152 R01S</i>	<i>Pampa Clarita-Intercambio Chicha Alta</i>
<i>Empalme San Andrés</i>	<i>Entre Km. 230 y 234 R01S</i>	<i>Empalme San Andrés- Guadalupe</i>

**\* La reubicación es opcional a la sola decisión de la SOCIEDAD CONCESIONARIA**

La Construcción de las Unidades de Peaje se realizará observando como mínimo las especificaciones técnicas previstas en la legislación aplicable. La Unidad de Peaje actualmente existente en Chilca, deberá cumplir con las especificaciones técnicas antes señaladas, para lo cual, y de ser el caso, deberá ser nuevamente construida.

El costo de la Construcción y reubicación de las Unidades de Peaje será asumido por LA SOCIEDAD CONCESIONARIA. En tal sentido, la SOCIEDAD CONCESIONARIA tendrá la facultad, sin requerir autorización alguna, de demoler las unidades de Peaje existentes, debiendo comunicar al CONCEDENTE acerca de dicha demolición, dentro del mes siguiente de ejecutadas las Obras.

**Adicionalmente, La SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá:**

- a) **Implementar Unidades de Peaje adicionales a las señaladas, y/o retirar las existentes o modificar su ubicación, únicamente con autorización expresa del CONCEDENTE, previa opinión del REGULADOR.**
- b) **Remodelar o volver a construir las Unidades de Peaje siempre que se cumplan como mínimo, las especificaciones técnicas previstas en la legislación aplicable.**

12. Como se puede apreciar, la cláusula 8.14. establece dos escenarios respecto a la decisión de modificación de la ubicación de la estación de peaje de Chilca. Uno primero, consiste en que durante el primer año de la Concesión, el Concesionario opte por modificar su ubicación dentro del rango de los kilómetros 66 y 68 de la Red Vial 6, para lo cual no se requeriría aprobación alguna del Concedente. Un segundo escenario es que en cualquier año de la Concesión, el Concesionario plantee reubicar dicha estación fuera de dicho rango, en cuyo caso, se requeriría necesariamente la aprobación expresa del Concedente, previa opinión del regulador.

13. A criterio de estas Gerencias, el presente caso se inscribe dentro del segundo escenario. Es decir, la reubicación que propone el Concesionario de la estación de Chilca si bien es realizada durante el primer año, se encuentra fuera del rango de los kilómetros 66 y 68. En tal sentido, dicha reubicación requeriría autorización del Concedente, previa opinión del regulador.

14. Sobre el particular, resulta importante anotar previamente que la intervención del organismo regulador en este proceso, se da a dos niveles. Uno primero, es el relacionado a la supervisión de las obras y la emisión de opinión sobre los expedientes técnicos, en concordancia con lo establecido en la Cláusula 8.14 arriba citada. Dicha labor se encuentra a cargo de la Gerencia de Supervisión.

15. Un segundo nivel, esta vinculado con la procedencia misma de la solicitud de modificación de ubicación el Peaje. La opinión técnica sobre este aspecto se encuentra vinculada con la función reguladora de OSITRAN. En tal sentido, a continuación se evaluará la necesidad de la reubicación solicitada, su factibilidad técnica así como su impacto sobre los ingresos del Concesionario y el control de la evasión en el cobro del peaje.

### **III.1. Factibilidad Técnica y control de la evasión**

16. La nueva estación estaría ubicada en el Km. 68+550 y constaría de tres módulos definidos como: islas de cobranza, edificio de administración y zona de servicios al usuario.
17. Aún cuando la información remitida se encuentra a nivel de anteproyecto, y sin perjuicio de que el Concesionario deberá presentar oportunamente la correspondiente Ingeniería de Detalle; los estudios presentados por COVI PERU, indican que las características orográficas y topográficas de la nueva ubicación, presentan dos barreras naturales conformadas por cerros y una curva horizontal con un radio de giro amplio, lo cual permitirá mejorar el control de la evasión del peaje sin afectar la operatividad de la estación. Asimismo, se reduce el costo de los trabajos de protección de acceso a la carretera Panamericana Sur.
18. Como parte de su solicitud, el Concesionario ha presentado el plano de ubicación y 07 planos de arquitectura de la estación de peaje "Lagunas de Chilca". La Gerencia de Supervisión ha revisado estos planos de arquitectura, no encontrándose ninguna observación al respecto.
19. No obstante lo anterior, se recomienda considerar en cada caseta de cobro y en la estación en general, sistemas de ventilación que permitan evitar la contaminación en el ambiente, especialmente dentro de la caseta.

### **III.2. Efectos sobre ingresos del Concesionario**

20. Dado que la reubicación del Peaje representará una variación en el número de ejes recaudados por el Concesionario, resulta necesario evaluar el impacto de ello sobre los ingresos del Concesionario.
21. Según información proveniente del estudio elaborado por Tegepsa (2006)<sup>1</sup>, basada en análisis de conteo en campo e información contabilizada en el peaje actual de Chilca y ejercicios de proyección basados en un modelo de demanda, se proyecta que con la nueva ubicación del peaje se incrementaría en 4.7%<sup>2</sup> el número anual de ejes a ser facturados en dicha estación. Ello implicaría un incremento anual estimado de US\$431.3 mil, lo que representa el 2.1% de los ingresos anuales proyectados. Asimismo, en términos de valor presente, dicha variación se estima en US\$5 millones, lo que equivale a un incremento de 2.0%, respecto de lo que se obtendría sin modificación de ubicación del Peaje.

---

<sup>1</sup> Tegepsa (2006) Estudio de Optimización para la Ubicación de Tres Unidades de Peja en la Carretera Pucusana – Ica", Marzo.

<sup>2</sup> En sus conclusiones el Estudio señala que dicho incremento es de 4.4%, sin embargo, de la revisión de la información del propio Estudio y de consultas efectuadas con funcionarios de COVI, se desprende que habría un error en dicha cifra.

**INGRESOS PROYECTADOS AÑO BASE**  
(US\$ miles, incluye IGV)

<b>1 Peaje de Chilca</b>	
Nueva ubicación	9,626.9
Ubicación Actual	9,195.6
<b>2 Peaje de Jahuay</b>	6,196.0
<b>3 Peaje de Ica</b>	5,024.6
<b>Total Proyectado</b> (sin reubicación)	20,416.2
<b>Total Proyectado</b> (con reubicación)	20,847.5
<b>Diferencia</b>	431.3
Variación porcentual	2.1%

Fuente: Tegepsa (2006)

**Proyección de Valor Actual de Ingresos**

**Supuestos**

<b>Periodo</b>	<b>30 años</b>
<b>Tasa</b>	<b>12%</b>
<b>1 Peaje de Chilca</b>	<b>VA</b>
Nueva ubicación	115.5
Ubicación Actual	110.5
<b>2 Peaje de Jahuay</b>	76.3
<b>3 Peaje de Ica</b>	62.1
<b>Total Proyectado</b> (sin reubicación)	<b>248.9</b>
<b>Total Proyectado</b> (con reubicación)	<b>253.9</b>
<b>Diferencia</b>	5.0
Variación porcentual	2.0%

Fuente: Tegepsa (2006)

22. Cabe mencionar que los niveles de ejes cobrables proyectados por Tegepsa resultan ligeramente superiores a los establecidos en el Modelo Económico utilizado por PROINVERSION. Ello se debe a las discrepancias en las metodologías de proyección, lo cual hace que ambos modelos no sean comparables.
23. Dado que el efecto previsto de la reubicación del peaje sobre los ingresos del Concesionario será positivo, resulta pertinente evaluar si dicho incremento representa o no un cambio en el equilibrio económico-financiero del Contrato. En efecto, una modificación del peaje puede representar un cambio en la ecuación económica a favor o en perjuicio de una de las partes (Usuarios o Concesionario), correspondiendo al regulador determinar si dicha ruptura efectivamente se ha producido o no.
24. De acuerdo a los Lineamientos para la Interpretación y Emisión de Opiniones sobre Propuestas de Modificación y Reconversión de Contratos de Concesión aprobada por OSITRAN mediante Acuerdo N° 557-154-04-CD-OSITRAN, se señala como uno de los principios generales aplicables al análisis de modificaciones de Contratos de Concesión, el Principio de Equilibrio.

**“5.1. Equilibrio**

*Todo contrato de concesión busca, en lo posible, una igualdad en los derechos y obligaciones, es decir, que exista una equivalencia entre el derecho otorgado y los compromisos adquiridos. Se presume que el contrato tiene y mantiene una*

*adecuada distribución de riesgos, costos y beneficios entre las partes, que derivan en el equilibrio de las ecuaciones económica y política del contrato.*

*(...) El equilibrio puede verse afectado por una contingencia no prevista o acción del Concedente que genera un beneficio o perjuicio significativo para alguna de las partes. En el caso específico del Concesionario, se **entenderá que el equilibrio ha sido significativamente alterado si se acredita fehacientemente que la matriz de pagos o tasa de descuento supera a la varianza del retorno de referencia, o cuando el contrato de concesión establezca la forma en la que el equilibrio económico se ha visto significativamente afectado.** Asimismo, la decisión de restablecer o mantener el equilibrio implica que la opinión técnica de OSITRAN no debe repercutir sobre la posibilidad de recuperar las inversiones del Concesionario. Del mismo modo, las opiniones técnicas de OSITRAN deben orientarse a corregir resultados sub-óptimos que puedan generar una disminución del bienestar de los usuarios o terceros. Por tanto, las renegociaciones permiten restablecer el equilibrio económico con el que el Concesionario contrato, pero nunca ofrecer lucros adicionales, ni que se produzca un traspaso de riesgos entre las partes del contrato.”*

25. La única referencia que hace el Contrato de Concesión al concepto de equilibrio económico-financiero, figura en la Cláusula 8.20, referido a aquellos casos en los que por leyes, disposiciones aplicables y/o actos de gobierno que tengan exclusiva relación a aspectos económicos vinculados a la inversión, titularidad u operación de la infraestructura concesionada; afecten los ingresos brutos anuales o costos en un diez por ciento o más, en un mismo año o en cuatro años de manera acumulativa, respecto de los dos años anteriores.
26. Si bien dicha definición se refiere a un supuesto distinto al que es materia del presente análisis, ante la ausencia de parámetros alternativos a fin de determinar una posible ruptura del equilibrio económico, consideramos razonable utilizar el umbral de variación de ingresos mencionado en la Cláusula 8.20.
27. De acuerdo a la definición establecida en el Contrato de Concesión<sup>3</sup>, el umbral de ingresos o costos sobre el cual se precipitaría una ruptura del equilibrio económico

---

<sup>3</sup> **Equilibrio Económico-Financiero**

8.20.- Si por cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, y/o por actos de gobierno y que tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a:

- a) La inversión, titularidad u operación de la Infraestructura del Tramo Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica de la Carretera Panamericana Sur – R01S; o
- b) El presente Contrato, con excepción de las disposiciones relacionadas con el Peaje y la Tarifa;

y además, si los ingresos brutos anuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA se redujeran en un diez por ciento (10%) o más en un mismo año, o de manera acumulativa en un periodo máximo de cuatro años consecutivos, con respecto al promedio de los ingresos de los dos años de vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores, o, alternativamente, los costos y/o gastos anuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA se incrementaran en un diez por ciento (10%) o más en un mismo año, o de manera acumulativa en un periodo máximo de cuatro años consecutivos, con respecto al promedio de los costos y/o gastos de los dos años de vigencia de la Concesión inmediatamente anteriores o el efecto compuesto de la reducción de los Ingresos Brutos anuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA y del incremento de los costos y/o gastos anuales de la SOCIEDAD CONCESIONARIA produjeran un resultado neto igual o mayor a cualquiera de las dos alternativas anteriores, se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto significativamente afectado, siempre y cuando tales efectos se hayan producido sólo como consecuencia de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por actos de gobierno.

No se considerará aplicable lo indicado con anterioridad para aquellos cambios producidos como consecuencia de disposiciones expedidas por el REGULADOR que fijen infracciones o sanciones, que estuviesen contemplados en el Contrato o que fueran como consecuencia de actos, hechos imputables o resultado del desempeño de la SOCIEDAD CONCESIONARIA.

En tal caso, la SOCIEDAD CONCESIONARIA podrá, a partir del inicio del tercer año de vigencia de la Concesión y durante los seis meses posteriores de producidos los cambios, proponer por escrito al REGULADOR y con la necesaria sustentación, las soluciones y procedimientos a seguir para restablecer el equilibrio económico. Estas soluciones y

(ante cambios en la legislación que afecte específicamente a la Concesión) es de 10%.

28. En virtud de los resultados, arriba consignados y utilizando como referencia los parámetros de ruptura de equilibrio económico financiero, contenidos en la Cláusula 8.20. del Contrato de Concesión, se puede concluir que la reubicación de la estación de peaje de Chilca, no implicará una ruptura del equilibrio económico establecido del Contrato.

### III.3. Mayores niveles de tráfico y realización de obras correspondientes a la Segunda y Tercera Etapas

29. El Anexo II del Contrato de Concesión, establece que el Concesionario deberá efectuar las obras correspondientes a la Segunda Etapa, en las siguientes circunstancias:

---

procedimientos podrán incluir, entre otras propuestas, la modificación de los Peajes, de la vigencia de la Concesión o de los plazos de ejecución y/o inicio de las Obras.

Asimismo, también se considerará que el equilibrio económico del presente Contrato se ha visto afectado, en el caso que se cumpla que la Diferencia (D) obtenida al restar i) la variación porcentual entre el Presupuesto de Construcción Real de la Segunda Etapa (PCR) y el Presupuesto Referencial de la Segunda Etapa (PR) indicado en el Anexo II; menos ii) la variación porcentual entre el Ingreso Real (IR) registrado por la Sociedad Concesionaria al inicio de la Construcción de la Segunda Etapa y el Ingreso Mínimo (IM) que debería haberse registrado para generarse la obligación de iniciar la ejecución de la Segunda Etapa, dé como resultado un valor mayor al 15% o menor al menos -15%.

El cálculo de la Diferencia (D) se estimará con arreglo a la presente fórmula:

$$D = \frac{PCR}{PR} - \frac{IR}{IM}$$

Donde:

*PCR* = Presupuesto de Construcción Real de la Segunda Etapa, actualizado a la fecha en que se iniciará la Construcción de esta etapa y expresado en Dólares de los Estados Unidos de América nominales a dicha fecha. Este presupuesto considera las especificaciones de obra indicadas en el Estudio de Ingeniería e Impacto Ambiental realizado por la asociación Ayesa Alpha Consult.

*PR* = Presupuesto Referencial de la Segunda Etapa expresado en dólares americanos indicado en el Anexo II.

*IR* = Ingreso Real medido como el número de ejes promedio anual registrado durante los 36 meses precedentes al mes en el que se inicia la Construcción de la Segunda Etapa multiplicado por el Peaje vigente, expresado en Dólares de los Estados Unidos de América nominales a dicha fecha aplicando el Tipo de Cambio del último Día del mes precedente al inicio de la Construcción de la Segunda Etapa.

*IM* = Ingreso Mínimo requerido para dar inicio a la Construcción de la Segunda Etapa calculado como un peaje equivalente a 1.50 Dólares de los Estados Unidos de América multiplicado por el número de Ejes Cobrables mínimo que originó el inicio de la Construcción de la Segunda Etapa. Este número de Ejes Cobrables será igual a: i) el número de Ejes Cobrables anual indicado en el literal a) del numeral 3 del Anexo II en el caso que el cumplimiento de la condición indicada en dicho literal a) haya originado el inicio a la Construcción de la Segunda Etapa; o ii) el número de Ejes Cobrables anual indicado en el literal b) del numeral 3 del Anexo II en el caso que el cumplimiento de la condición indicada en literal b) o c) haya originado el inicio a la Construcción de la Segunda Etapa.

Para determinar el Presupuesto de Construcción Real de la Segunda Etapa (PCR), se utilizará la fórmula polinómica indicada en el Capítulo 07.01.0 del Tomo 11 del Estudio de Ingeniería e Impacto Ambiental realizado por la Asociación Ayesa Alpha Consult. En caso la fórmula polinómica antes mencionada no resulte aplicable por variaciones en la estructura de los costos de la obra respecto de las cuales las Partes tengan diferencias de apreciación, el Presupuesto de Construcción de la Segunda Etapa deberá ser determinado con arreglo a los procedimientos establecidos en las Cláusulas 15.12 y 15.13 a). En cualquier caso, dicho presupuesto siempre deberá ser realizado sobre la base de las características de obras indicadas en el Estudio de Ingeniería e Impacto Ambiental realizado por la Asociación Ayesa Alpha Consult. Esta evaluación podrá realizarse en el período comprendido entre los 12 meses previos a la fecha de inicio de la Segunda Etapa y los 6 meses posteriores a dicha fecha. En ningún caso, este procedimiento retrasará el inicio de las Obras correspondientes a la Segunda Etapa.

- Si entre los años 12 y 16 de la Concesión el tráfico anual asciende a 18 millones de ejes, se dará inicio al Módulo A<sup>4</sup> de la Segunda Etapa y el año 17 se iniciará el Módulo B<sup>5</sup> de la Segunda Etapa.
- Si entre los años 14 y 16 de la Concesión se alcanzan los 13 millones de ejes, se iniciarán a partir del año 17 las obras correspondientes a los módulos A y B de la Segunda Etapa de la Concesión.
- Cuando el tráfico alcance los 23 millones de ejes, siempre que ello ocurra antes de los cinco años de que finalice el plazo de la Concesión, se realizarán las obras correspondientes a la Tercera Etapa.<sup>6</sup>

4

### **3.1. Módulo A de la Segunda Etapa:**

Las Obras correspondientes al Módulo A a ser realizadas en la Segunda Etapa son las siguientes:

- a) Construcción de la primera calzada, en los 6 Km. de tramos intermedios, entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200, y la primera calzada de la variante PERÚ LNG, entre las progresivas 28+000 a 33+000.
- b) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Azul) a 53+386 (Intercambio Chincha Alta), incluido tramos intermedios y PERU LNG.
- c) Construcción de un puente sobre el Río Cañete cuya longitud mínima es 237 metros lineales.
- d) Construcción de dos puentes en la Quebrada Topará, cuyas longitudes mínimas son de 50 metros lineales cada uno.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este módulo, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de Cuarenta y Cinco Millones Cuatrocientos Cincuenta y Seis Mil Seiscientos Catorce Dólares de los Estados Unidos de América y 29/100 (US\$ 45'456,614.29) sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

### <sup>5</sup> **3.2. Módulo B de la Segunda Etapa:**

Las Obras correspondientes al Módulo B a ser realizadas en la Segunda Etapa son las siguientes:

- a) Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 53+386 (intercambio Chincha) a 94+500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco).
- b) Construcción de dos puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente cuya longitud mínima es 120 metros lineales cada uno.
- c) Construcción de un puente sobre el río Pisco cuya longitud mínima es 237 metros lineales.
- d) Construcción de un Intercambio Vial en Chincha Alta
- e) Construcción de un Intercambio Vial en San Andrés
- f) Construcción de un Intercambio Vial en Paracas
- g) Construcción de un puente en la quebrada de Tambo de Mora, cuya longitud mínima es 35 metros lineales.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para este Módulo, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de Cuarenta y Un Millones Doscientos Veintidós Mil Ochocientos Tres Dólares de los Estados Unidos de América y 73/100 (US\$ 41'222,803.73), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa, incluido el impacto ambiental, asciende a un total de Ochenta y Seis Millones Seiscientos Setenta y Nueve Mil Cuatrocientos Diez y Ocho Dólares de los Estados Unidos de América y 02/100 (US\$ 86'679,418.02) sin incluir el Impuesto General a las Ventas

### <sup>6</sup> **4. Tercera Etapa:**

Cuando el promedio de tráfico de la totalidad de las Unidades de Peaje de la Concesión durante dos (2) años consecutivos, sea de 23' 000, 000.00 (veintitrés millones) de Ejes Cobrables o más, siempre que esto ocurra a más tardar cinco (5) años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las Obras de la Segunda Etapa, el CONCEDENTE solicitará la SOCIEDAD CONCESIONARIA la realización de las siguientes Obras:

- a) Construcción de la segunda calzada entre los KM. 94+500 (empalme del nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco) a 148+995 (Guadalupe).



30. Como se aprecia, el Contrato ha sido diseñado de manera que los compromisos de inversión y realización de obra, estén ligados a la consecución de determinados hitos de tráfico. En tal sentido, la reubicación del Peaje propuesta, al incrementar el número de ejes cobrables, incrementa la probabilidad de que se alcance los hitos arriba enunciados y que ello se traduzca en una mayor provisión de infraestructura.

#### **III.4. Otros argumentos formulados por el Concesionario y el Concedente.**

31. Otros argumentos formulados por el Concesionario, como posibles beneficios derivados de la reubicación de la Estación de Peaje de Chilca es la existencia de un proyecto de acuerdo entre el COVI PERU y la Municipalidad de Chilca, mediante el cual ésta última cedería los terrenos que ocuparía la nueva Estación de Peaje. La empresa COVI PERU, por su parte, a cambio se ha comprometido ante la Municipalidad a realizar obras de asfaltado en el perímetro de la Plaza de Armas de dicho Distrito. Copia de los documentos mediante los cuales COVI PERU se compromete a realizar dichas obras ha sido remitida a OSITRAN con carta N° C.482.06
32. Otro aspecto a considerar, es que de acuerdo a lo señalado por el Ministerio de Transportes en su Oficio N° 601-2006-MTC/20, así como en conversaciones sostenidas con funcionarios de PROVIAS y por la empresa concesionaria en su Carta N° C.482.06 del 16 de junio de 2006, existe un proceso judicial entre el MTC y la sucesión de José Manuel Rodríguez Arnaiz, propietario de los terrenos donde se encuentra funcionando actualmente la Estación de Peaje de Chilca, vinculado al proceso de expropiación de los mismos. De concretarse la reubicación de la Estación de Peaje de Chilca en los términos previstos, el MTC podría dejar sin efecto el proceso de expropiación en esta zona lo cual le generaría al Concedente un beneficio adicional en términos de ahorro de recursos que, en principio, no serían necesarios para establecer la nueva Estación de Peaje.

#### **IV. 1. CONCLUSIONES**

Del análisis de la sección precedente, se extrae las siguientes conclusiones:

- La reubicación que propone el Concesionario de la estación de Chilca es realizada durante el primer año y se encuentra fuera del rango de los kilómetros 66 y 68. En tal sentido, según lo establecido en el Contrato de Concesión, dicha reubicación requeriría autorización del Concedente, previa opinión del regulador.
- Dado que el efecto previsto de la reubicación del peaje sobre los ingresos del Concesionario será positivo, resulta pertinente evaluar si dicho incremento representa o no un cambio en el equilibrio económico-financiero del Contrato. En efecto, una modificación del peaje puede representar un cambio en la ecuación

---

En tal supuesto, las Partes acordarán las condiciones para la ejecución de las Obras correspondiente a esta etapa y se pondrán de acuerdo en la ampliación del plazo de la Concesión. En caso el CONCEDENTE y la SOCIEDAD CONCESIONARIA no se pusieran de acuerdo respecto a la realización de las Obras correspondientes a la presente etapa, el CONCEDENTE podrá realizar dichas Obras por si mismo o contratar a un tercero, en cuyo caso, la SOCIEDAD CONCESIONARIA no incurrirá en responsabilidad alguna, produciéndose por tanto la caducidad de la Concesión al vencimiento del plazo ampliado para la ejecución de las Obras correspondientes a la Segunda Etapa.

Los kilometrajes señalados en las progresivas son referenciales, y se encuentran referidos al proyecto original contenido en el Estudio de Ingeniería e Impacto Ambiental elaborado por la Asociación Alpha Consult S.A. – AYESA. La SOCIEDAD CONCESIONARIA realizará las conciliaciones necesarias para adecuarse al nuevo sistema instalado por el CONCEDENTE con posterioridad al proyecto original.

El monto de la Inversión Proyectada Referencial para esta etapa asciende a un total de Treinta y Cuatro Millones Trescientos Cuarenta y Cinco Mil Quinientos Ochenta y Ocho Dólares de los Estados Unidos de América y 24/100 (US\$ 34'345,588.24), sin incluir el Impuesto General a las Ventas.

económica a favor o en perjuicio de una de las partes, correspondiendo al regulador determinar si dicha ruptura efectivamente se ha producido o no.

- La Cláusula 8.20. del Contrato de Concesión, establece un umbral de variación del 10% de los ingresos brutos o costos (ante cambios en leyes y disposiciones aplicables) para que se configure un supuesto de ruptura del equilibrio económico.
- Con la nueva ubicación del peaje de Chilca, se estima incremento anual en los ingresos del Concesionario de US\$431.3 mil, lo que representa el 2.1% de los ingresos totales anuales proyectados.
- Utilizando como referencia los parámetros de ruptura de equilibrio económico financiero, contenidos en la Cláusula 8.20. del Contrato de Concesión, se concluiría que la reubicación de la estación de peaje de Chilca, no implicará ingresos que superen el umbral del 10% en un período de cuatro años consecutivos, respecto de los dos años previos.
- No se han encontrado observaciones al anteproyecto de construcción de la estación de peaje de Chilca, según los planos de ubicación y arquitectura presentados por la empresa concesionaria.
- La reubicación del Peaje propuesta, al incrementar el número de ejes cobrables, incrementa la probabilidad de que se alcance los hitos correspondientes a la segunda y tercera etapa del Contrato de Concesión y que ello se traduzca en una mayor provisión de infraestructura.
- De concretarse la reubicación de la Estación de Peaje de Chilca en los términos previstos, el MTC podría dejar sin efecto el proceso de expropiación la zona en la cual se ésta se ubica actualmente, lo cual le generaría al Concedente un beneficio adicional en términos de ahorro de recursos que, en principio, no serían necesarios para establecer la nueva Estación de Peaje.

## **IV.2. RECOMENDACIONES**

- Se recomienda opinar favorablemente a la solicitud de reubicación del peaje de Chilca de su actual ubicación al Kilómetro 68+500.
- Se recomienda someter el presente informe a aprobación del Consejo Directivo.

Atentamente,

**GONZALO RUIZ DIAZ**  
Gerente de Regulación

**VICTOR CARLOS ESTRELLA**  
Gerente de Supervisión

GR/jb  
Reg. Sal. 5720