

INFORME N° 019-06-GRE-OSITRAN

Para : Ernesto Mitsumasa Fujimoto
Gerente General

Cc. : Víctor Carlos Estrella
Gerente de Supervisión

De : Gonzalo Ruiz Díaz
Gerente de Regulación

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

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

Fecha : 18 de mayo de 2006

I. ANTECEDENTES

1. 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.

II. OBJETO

2. Emitir opinión desde la perspectiva regulatoria y contractual de la solicitud formulada por el Concesionario para la modificación de la ubicación de la estación de peaje de Chilca.

III. ANÁLISIS

3. 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 Chinchita 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.**
4. Como se puede apreciar, en primer término 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 planteé reubicar dicha estación fuera de dicho rango, en cuyo caso, se requeriría necesariamente la aprobación expresa del Concedente, previa opinión del regulador.

5. A criterio de esta Gerencia, 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.
6. 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.
7. 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 y con la evaluación de la modificación propuesta sobre el equilibrio económico financiero. De acuerdo a la definición establecida en el Contrato de Concesión¹, el umbral de ingresos o costos

¹ **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 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:

sobre el cual se precipitaría una ruptura del equilibrio económico (ante cambios en la legislación que afecte específicamente a la Concesión) es de 10%.

8. Según información proveniente del estudio elaborado por Tegepsa (2006)², 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 4.4% el número anual de ejes a ser facturados. Ello implicaría un incremento anual estimado de US\$215.7 mil, lo que representa el 1.4% de los ingresos anuales proyectados. Asimismo, en términos de valor presente, dicha variación se estima en US\$2.5 millones, lo que equivale a un incremento de 1.3%, respecto de lo que se obtendría sin modificación de ubicación del Peaje.

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

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 periodo 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.

² Tegepsa (2006) Estudio de Optimización para la Ubicación de Tres Unidades de Peaje en la Carretera Pucusana – Ica”, Marzo.

INGRESOS PROYECTADOS AÑO BASE
(US\$ miles)

1 Peaje de Chilca	
Nueva ubicación	4,813.5
Ubicación Actual	4,597.8
2 Peaje de Jahuay	6,164.1
3 Peaje de Ica	5,024.6
Total Proyectado (sin reubicación)	15,786.5
Total Proyectado (con reubicación)	16,002.1
Diferencia	215.7
Variación porcentual	1.4%

Fuente: Tegepsa (2006)

Proyección de Valor Actual de Ingresos
Supuestos

Periodo	30 años
Tasa	12%
1 Peaje de Chilca	VA
Nueva ubicación	57.7
Ubicación Actual	55.3
2 Peaje de Jahuay	76.3
3 Peaje de Ica	62.1
Total Proyectado (sin reubicación)	193.7
Total Proyectado (con reubicación)	196.2
Diferencia	2.5
Variación porcentual	1.3%

Fuente: Tegepsa (2006)

9. 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.

IV. 1. CONCLUSIONES

Del análisis de la sección precedente, esta Gerencia llega a 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.
- 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\$215.7 mil, lo que representa el 1.4% 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 puede concluir que la reubicación de la estación de peaje de Chilca, no implicará una ruptura del equilibrio económico establecido del Contrato.

IV.2. RECOMENDACIONES

- Se recomienda someter el presente informe a aprobación del Consejo Directivo.

GONZALO RUIZ DIAZ
Gerente de Regulación

GR/jb
Reg. Sal. 4600