



# INFORME DE DESEMPEÑO 2019

## Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



---

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2019: Concesión Empalme 1B – Buenos Aires –Canchaque**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.*

Primera versión: junio de 2020

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

[estudioseconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioseconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA</b> .....	<b>7</b>
	II.1. Composición de la Empresa Concesionaria.....	7
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	7
	II.3. Área de Influencia .....	9
	II.4. Principales activos de la concesión .....	10
	II.5. Hechos de importancia .....	11
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>13</b>
	IV.1. Tráfico vehicular.....	13
	IV.2. Servicios complementarios.....	14
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO</b> .....	<b>16</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	<b>17</b>
	VI.1. Evolución de las inversiones .....	17
	VI.2. Pagos al Estado.....	18
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>20</b>
	VII.1. Niveles de servicio .....	20
	VII.2. Indicadores de Tráfico .....	21
	VII.3. Accidentes .....	21
	VII.4. Reclamos .....	24
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES</b> .....	<b>25</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO</b> .....	<b>27</b>
	IX.1. Estado de Resultados Integrales.....	27
	IX.2. Estado de Situación Financiera .....	29
	IX.3. Indicadores Financieros.....	31
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>33</b>
	<b>ANEXO N° 1 – FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b> .....	<b>35</b>
	<b>ANEXO N° 2 – RESUMEN ESTADÍSTICO</b> .....	<b>38</b>



## LISTA DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> Aspectos Generales de la Concesión.....	7
<b>Tabla 2</b> Adendas suscritas.....	9
<b>Tabla 3</b> Descripción de la infraestructura vial concesionada .....	10
<b>Tabla 4</b> Equipamiento de Concesión.....	10
<b>Tabla 5</b> Tráfico en unidades vehiculares y ejes cobrables, año 2019.....	14
<b>Tabla 6</b> Motivo de la llamada de emergencia, año 2019.....	15
<b>Tabla 7</b> Tarifas en la estación de peaje Loma Larga, año 2019 .....	16
<b>Tabla 8</b> Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 – 2019.....	22
<b>Tabla 9</b> Reclamos presentados, 2010 – 2019.....	24
<b>Tabla 10</b> Ingresos por servicios, años 2019 y 2018 .....	27
<b>Tabla 11</b> Costos de operación, años 2019 y 2018 .....	27
<b>Tabla 12</b> Costos por servicios prestados por terceros, años 2019 y 2018 .....	28
<b>Tabla 13</b> Gastos de administración, años 2019 y 2018 .....	28
<b>Tabla 14</b> Estado de Resultados Integrales, años 2019 y 2018 .....	29
<b>Tabla 15</b> Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2018 .....	30
<b>Tabla 16</b> Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2018 ...	30
<b>Tabla 17</b> Ratios de liquidez, años 2019 y 2018.....	31
<b>Tabla 18</b> Ratios de apalancamiento, años 2019 y 2018 .....	31
<b>Tabla 19</b> Ratios de rentabilidad, años 2019 y 2018 .....	32

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b> Área de influencia de la Concesión .....	10
<b>Gráfico 2</b> Grúa remolcadora.....	11
<b>Gráfico 3</b> Tráfico vehicular en la Concesión, por tipo de vehículo, periodo 2010-2019 .....	13
<b>Gráfico 4</b> Tráfico vehicular mensual, años 2018-2019 .....	14
<b>Gráfico 5</b> Llamadas de emergencia, periodo 2013 – 2019.....	15
<b>Gráfico 6</b> Asistencias mecánicas, años 2018 – 2019 .....	15
<b>Gráfico 7</b> Inversiones reconocidas por el Ositrán, periodo 2008 – 2019.....	18
<b>Gráfico 8</b> Aportes por regulación, periodo 2013 – 2019 .....	19
<b>Gráfico 9</b> Nivel de servicio global, periodo 2015 – 2019.....	20
<b>Gráfico 10</b> IMD mensual, años 2018 – 2019.....	21
<b>Gráfico 11</b> Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, periodo 2014 –2019 ....	22
<b>Gráfico 12</b> Daños personales por accidentes, periodo 2014 –2019.....	23
<b>Gráfico 13</b> Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencia, año 2019 .....	23
<b>Gráfico 14</b> Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2019 .....	24
<b>Gráfico 15</b> Recaudación por cobro de peaje, periodo 2010 – 2019 .....	25
<b>Gráfico 16</b> Ingresos por concepto de PAMO y PAO 2009 – 2019.....	26





## INFORME SOBRE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE TRÁFICO, INDICADORES OPERATIVOS E INVERSIONES EJECUTADAS



### EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE

#### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque en el año 2019, identificando los principales factores operativos y económicos que han influido en el mismo.

El 09 de febrero de 2007, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la empresa Concesión Canchaque S.A.C., (en adelante, el Concesionario o Canchaque) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque (en adelante, el Contrato de Concesión) por un periodo de 15 años bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer).

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

La Concesión tiene una extensión de 76,94 km y se compone de 3 subtramos, el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, mientras que el segundo une los distritos de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km finalmente el último comunica el distrito de Piedra Azul con el distrito de Canchaque (Provincia de Huancabamba) y posee una extensión equivalente a 12,88 km.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de estas, el contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real y el servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

En esta concesión circularon en el 2019 un total de 153,5 mil unidades vehiculares, lo que representó un incremento del 6,9% con relación al año anterior. Así, del total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada en el 2019, la mayor proporción (59,3%) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 40,7% restante correspondió a vehículos pesados. Cabe mencionar que el tráfico se contabilizó desde la única estación de peaje con la que cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

El número de ejes cobrables asociados a las unidades vehiculares fue de 231,5 mil ejes, lo que significó un incremento de 11,6% respecto al año anterior. De dicho total de ejes, el 60,7% corresponde a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes, siendo los vehículos de 2 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 89,3 mil ejes (44,0% del total de ejes).

En el año 2019 se reconocieron inversiones por casi USD 148 mil. Asimismo, la inversión acumulada total ascendió a USD 37,56 millones (incluido IGV) con la construcción de Obra adicional del Puente Filadera, alcanzándose un nivel de ejecución del 98,9% de la inversión total comprometida, así como un avance físico de 100,0% en los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.



En el 2019, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 276,4 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos), cifra que representó una disminución del 10,7% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 309,5 mil).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2019. Se observa que el Concesionario superó el nivel de servicio global exigido (90%), alcanzando un nivel de cumplimiento del 97%. Por su parte, el número de accidentes vehiculares registrados durante 2019 aumentó a 17, lo cual representó un incremento del 21,4% con relación a los accidentes registrados en 2018 (14 accidentes); cabe precisar que no se registraron pérdidas humanas como resultado de dichos accidentes. Tampoco se registraron reclamos presentados por usuarios ante el Concesionario durante el último año.

Respecto a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en el 2019 esta se incrementó en 4% con relación al año 2017, al pasar de S/ 2,50 a S/ 2,60 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja. Adicionalmente, se observa que la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 598,5 mil, lo que representó un incremento de 15,4% más respecto al año anterior (S/ 518,7 mil), en línea con el mayor flujo vehicular que registró la Concesión. Por su parte, el monto del cofinanciamiento devengado por Estado (a través de PROVIAS) para cubrir el monto del PAO y PAMO (PAS) ascendió a S/ 30,1 millones durante el 2019.

Los ingresos totales percibidos por el concesionario se redujeron 61,1% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 32,2 millones a S/ 12,5 millones, debido a que no se registraron ingresos por mantenimiento periodo durante el 2019. Por otro lado, los costos totales de operación también se redujeron de S/ 21,9 millones en el 2018 a S/ 8,3 millones en el 2019.

Por otro lado, al cierre del año 2019 la empresa redujo sus valores contables respecto de lo observado en el 2018; así, los activos de la empresa registraron una reducción de 39%, al registrar S/ 10,0 millones al finalizar el año 2019. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha incrementado conforme al aumento de los indicadores de liquidez del 2019 frente a los del 2018, revelando que al final del ejercicio del 2019, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.

Finalmente, en relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos se redujeron, mientras que, en relación con los indicadores de rentabilidad, se observó que la empresa ha perdido eficacia en la generación de beneficios durante el ejercicio 2019.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

### II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. La composición accionaria del Concesionario está dada por dos empresas, la primera es Graña y Montero (GyM) con el 99,6% y CONCAR S.A con el 0,04% del total de las acciones.
2. GyM es un grupo conformado por 26 empresas de Servicios de Ingeniería e Infraestructura con presencia en 7 países de Latinoamérica, con operaciones permanentes en Perú, Chile y Colombia, siendo una de las empresas más antiguas, y más grandes del Perú. Por otra parte, CONCAR es una empresa que también pertenece al Grupo GyM, creada en 1994 y dentro de sus actividades realiza obras en infraestructura vial.

### II.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El Estado, a través del MTC, dentro del programa costa – sierra suscribió el 09 de febrero de 2007, con Concesión Canchaque S.A., el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, por un plazo de 15 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo.
4. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previstos en sus respectivos Contratos.

**Tabla 1 Aspectos Generales de la Concesión**

<b>Concesionario</b>	Concesión Canchaque S.A.C.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	Graña y Montero S.A.A. (99,96%). Concar S.A. (0,04%).
<b>Tipo de Concesión</b>	Cofinanciada.
<b>Esquema del contrato</b>	BOT (Build, Operate and transfer).
<b>Factor de competencia</b>	PAS (pago por servicio).
<b>Inversión comprometida</b>	USD 37,96 millones (inc. IGV).
<b>Inversión acumulada al 2019</b>	USD 37,56 millones (inc. IGV).
<b>Suscripción del Contrato</b>	09 de febrero de 2007.
<b>Inicio de la Concesión</b>	01 de marzo de 2010.
<b>Vigencia de la Concesión</b>	15 años.
<b>Número de Adendas</b>	3.

*Nota:* El monto del PAS (Pago por Servicio) siempre deberá ser igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y el Pago Anual por Mantenimiento de Obras (PAMO).

*Fuente:* Ficha de Contrato de Concesión.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

5. La Concesión tiene una extensión de 76,940 km y se compone de 3 subtramos, el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22,06 km, mientras que el segundo subtramo une el distrito de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km, finalmente el último comunica el distrito de Piedra Azul con el de Huancabamba y posee una extensión equivalente a 12,88 km.

#### II.2.1. Compromisos de inversión y mantenimiento

6. De acuerdo con el contrato de concesión, las obras de la concesión incluyen:
  - ✓ Obras de Rehabilitación y/o mejoramiento vial relacionados a mejorar la infraestructura vial.



- ✓ Obras complementarias referidas a construcción y mejoramiento, equipamiento de casetas de peaje, implementación de un sistema de pesaje.
  - ✓ Conservación de la infraestructura vial.
  - ✓ Implementación y provisión de servicios destinados a proveer un mejor servicio a los usuarios.
7. La principal obra de concesión es la construcción (asfaltado) del tramo vial comprendido entre el distrito de Buenos Aires (provincia de Morropón) y el distrito de Canchaque (provincia de Huancabamba) considerando un tratamiento superficial bicapa de asfalto para el tramo Buenos Aires – Piedra Azul (42 km) y una carpeta asfáltica de 3” del subtramo Piedra Azul – Canchaque (14km) que posee pendientes altas. Adicionalmente se incluye obras de mejoramiento y construcción de bermas, construcción, reconstrucción y rehabilitación de sistemas de drenaje, obras de protección de taludes, construcción de badenes de concreto.

### II.2.2. Cofinanciamiento

8. La modalidad de concesión es cofinanciada, lo que significa que el Concedente cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). De acuerdo con el Contrato de Concesión, el PAS es igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
9. El Concesionario depositará mensualmente el monto de los ingresos provenientes del cobro del Peaje en la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración con el fin de cubrir el monto del PAS. De no alcanzarse el ingreso suficiente para el pago del PAS con los recursos del Peaje, el Concedente cubrirá la diferencia. Así, el Concedente depositará trimestralmente, en el Fideicomiso de Administración, el Cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO.
10. El monto otorgado como retribución económica por los servicios de construcción (PAO) asciende a USD 1,1 millones trimestrales por un plazo de quince (15) años contados desde la fecha de inicio de la explotación, con el fin de remunerar la inversión proyectada referencial de USD 29,6 millones para la construcción del tramo en concesión que se culminó en diciembre de 2009. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, por cada hito terminado el Ositrán emitirá un Certificado de Avance de Obra (CAO), luego de lo cual el MTC deberá emitir un Certificado de Reconocimiento del PAO (CRPAO) en el que se acepta el avance y se reconoce la obligación de pagar el porcentaje de PAO correspondiente.
11. Por su parte, el PAMO se destina para cubrir los montos anuales de mantenimiento rutinario y gastos generales de la concesión, y se registra como ingresos por parte del Concesionario. Asimismo, se destina a cubrir los costos del mantenimiento periódico del tramo, lo cual se deposita en una cuenta en fideicomiso.
12. El PAS es calculado asumiendo que el Concesionario obtendrá la Recuperación Anticipada del IGV. Si esto no ocurriera, el PAS será recalculado a efectos de incorporar el costo financiero que ocasiona la recuperación del IGV en un periodo de tiempo más largo, a través de su utilización como crédito fiscal.
13. El reajuste correspondiente al PAMO se realizará de acuerdo con el mecanismo descrito en la cláusula 4.18 del Contrato de Concesión. El monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo con la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

$$PAMO_{ajustado} = PAMO * \frac{TC_0}{TC_i} * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$





Donde:

- $PAMO_{ajustado}$  : Monto en Dólares, resultante de la aplicación de la fórmula.  
0 : Es la fecha de presentación de la oferta económica de los Postores en el Concurso, o la fecha de la última revisión del PAMO.  
 $i$  : Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota  $i$  de PAMO.  
 $IPC$  : Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).  
 $TC$  : Tipo de Cambio.

### II.2.3. Modificaciones Contractuales

14. A la fecha, se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión, todas ellas relacionadas con temas económicos – financieros. En la siguiente tabla se resumen los principales aspectos de cada una de ellas.

**Tabla 2** Adendas suscritas

Número de adenda	Fecha de suscripción	Principales temas
1	16 de enero de 2008	1) Se establece mecanismos de financiamiento que permitan la ejecución de obras. 2) Se modificaron las definiciones y procedimientos establecidos en el Anexo B (contrato financiero) y Sección IV (régimen financiero del Contrato de Concesión).
2	17 de agosto de 2009	1) Se modifica el numeral 4.19 del Anexo B del Contrato de Concesión, que regula el ajuste del PAO por variación de precios.
3	25 de enero de 2011	1) Se elimina la definición de Fideicomiso de Eventos Catastróficos de la Cláusula 1.5 2) Modificación de las cláusulas relacionadas a la definición de Fideicomiso de Administración.

*Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

### II.3. Área de Influencia

15. El Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 76,94 kilómetros. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región de Piura atravesando al menos 30 centros poblados a lo largo de la vía, con rangos altitudinales que van desde los 127 msnm hasta los 1 198 msnm. Con ello se busca conectar los centros de producción de la sierra en la provincia de Huancabamba con los centros de comercialización de la costa.



**Gráfico 1** Área de influencia de la Concesión



Fuente: Concesión Canchaque S.A.

## II.4. Principales activos de la concesión

### II.4.1. Infraestructura

16. En la siguiente tabla se describe la infraestructura que está bajo la administración del Concesionario. La infraestructura vial está compuesta por 3 subtramos de carretera cuya extensión total asciende a 76,94 km.

**Tabla 3** Descripción de la infraestructura vial concesionada

Ruta	Tramo	Longitud (km)	Provincia	Estación de peaje
2A	Emp. P.N.A – Buenos Aires	22,06	Morropón	—
2A	Buenos Aires – Piedra Azul	42,00	Morropón – Huancabamba	Loma Larga
2A	Piedra Azul – Canchaque	12,88	Morropón – Huancabamba	—
<b>Longitud Total</b>		<b>76,94</b>		

Fuente: MTC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

17. Adicionalmente, la concesión cuenta con la Unidad de Peaje Loma Larga Baja en el km 63+370, la cual cuenta con un área de servicios higiénicos a disponibilidad del público en general.

### II.4.2. Equipamiento

18. En la siguiente tabla se describen los equipos con los que actualmente cuenta la concesión, dentro de los cuales destacan una balanza electrónica, que sirve para realizar el pesaje a las unidades vehiculares y es de carácter móvil.

**Tabla 4** Equipamiento de Concesión

Equipamiento	Cantidad
Grúa remolque	1
Postes SOS	8
Balanza electrónica	1

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



19. Asimismo, la concesión cuenta con 8 postes SOS, los cuales tienen comunicación en tiempo real con la Central de Emergencia, y con una grúa de remolque que permite el traslado de las unidades vehiculares que hayan tenido algún tipo de incidente en la vía.
20. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 1 grúa para el traslado de vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.

**Gráfico 2** Grúa remolcadora



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

## **II.5. Hechos de importancia**

21. Durante el año 2019 se dio inicio a la ejecución de la obra del nuevo Puente Filadera, el cual se encuentra valorizado en USD 1,2 millones, de los cuales, al 31 de diciembre del 2019, el Concesionario ha ejecutado alrededor de USD 666 mil, lo cual representa el 54,8% del valor invertido.



### III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. El principal servicio que brinda el Concesionario es el acceso y uso de la carretera concesionada, garantizando el cumplimiento de niveles de servicio mínimos, que están previstos en el Contrato de Concesión.
23. De otro lado, en virtud del contrato de Concesión otra de las obligaciones del Concesionario es la administración de la unidad de peaje ubicado en Loma Larga, facultándolo a cobrar una tarifa por derecho de vía a los usuarios de la infraestructura, la misma que fue fijada por el Regulador mediante resolución de Consejo Directivo N° 025 – 2009 – CD/OSITRAN y se actualiza anualmente por concepto de inflación.
24. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
  - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
  - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
25. Los Servicios Obligatorios que se han previsto en el Contrato son de dos tipos, aquellos que se deben prestar de forma gratuita y aquellos por los que se puede permitir un cobro adicional a los usuarios, según se detallan a continuación:
  - a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
    - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
    - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra (postes SOS). Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
    - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieran resultado averiados en la vía. Este servicio deberá estar operativo desde la fecha de inicio de la explotación.
  - b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
    - Servicios Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
26. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
27. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de estos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión.



#### IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

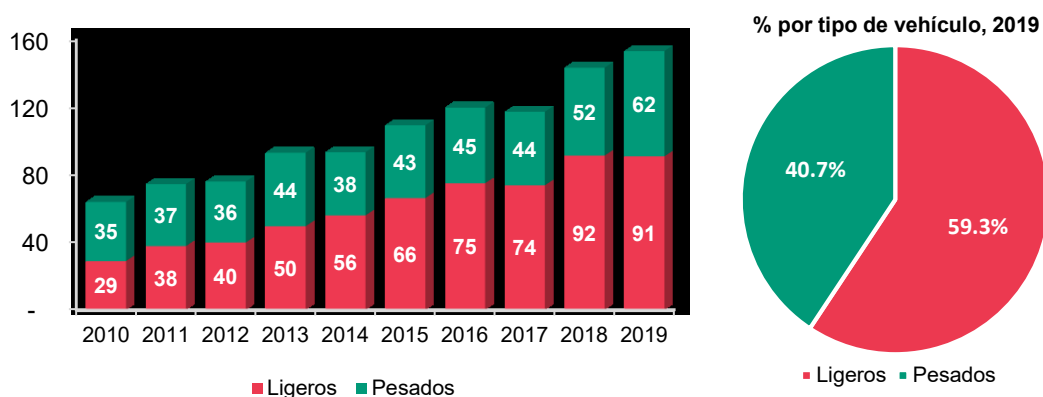
##### IV.1. Tráfico vehicular

28. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>1</sup>. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje Loma Larga Baja, que es la única en operación dentro del área de influencia de la Concesión.

##### IV.1.1. Tráfico en unidades vehiculares

29. Durante el 2019, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera Canchaque ascendió a 153,5 mil, cifra mayor en 6,9% que lo registrado en el año anterior (143,6 mil). Del total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada en el 2019, la mayor proporción (59,3%) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 40,7% restante correspondió a vehículos pesados. En el siguiente gráfico se presenta la evolución del número de vehículos que transitaron por la unidad de peaje Loma Larga Baja.

**Gráfico 3** Tráfico vehicular en la Concesión, por tipo de vehículo, periodo 2010-2019 (en miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

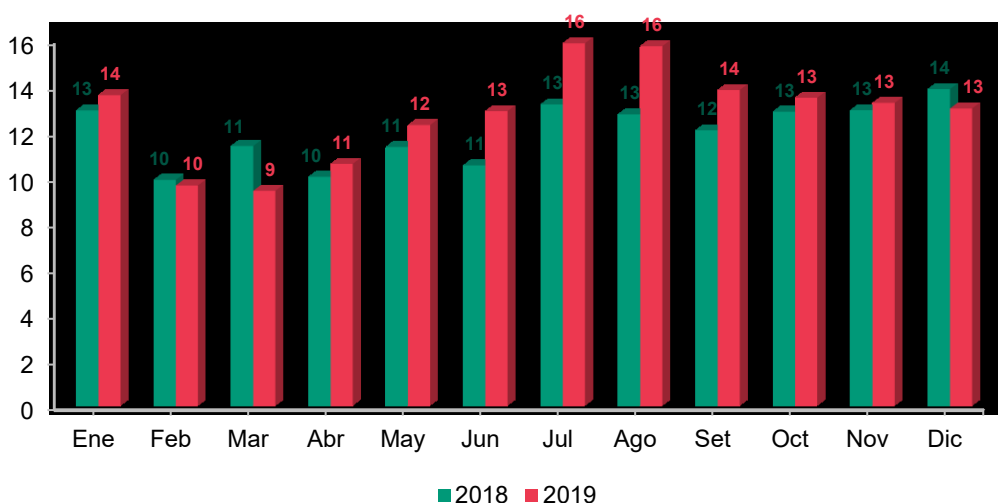
30. Por otro lado, en el siguiente gráfico se muestra el tráfico vehicular mensual registrado durante los años 2018 y 2019 en la carretera Canchaque, apreciándose que en el 2019 se presentó un incremento del tráfico en la mayor parte de los meses del año en comparación con el año anterior. Los meses de junio, julio y agosto de 2019 fueron los que registraron un mayor incremento en relación con el año anterior, del orden de 22,6%, 20,3% y 23,4%, respectivamente.

<sup>1</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.





**Gráfico 4** Tráfico vehicular mensual, años 2018-2019  
(en miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económico del Ositrán.

#### IV.1.2. Tráfico en ejes cobrables

31. En términos de ejes cobrables, durante el año 2019, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 231,5 mil ejes (11,6% por encima de lo registrado en 2018), de los cuales el 60,7% corresponde a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en la siguiente tabla, los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 89,3 mil ejes (44,0% del total de ejes), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

**Tabla 5** Tráfico en unidades vehiculares y ejes cobrables, año 2019  
(En miles de unidades y ejes)

PEAJE LOMA LARGA BAJA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
<b>Unidades Vehiculares</b>	91,1	50,9	10,0	0,3	0,1	1,0	0,1	153,5
<b>Ejes Cobrables</b>	91,1	101,8	30,1	1,1	0,5	6,2	0,7	231,5

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

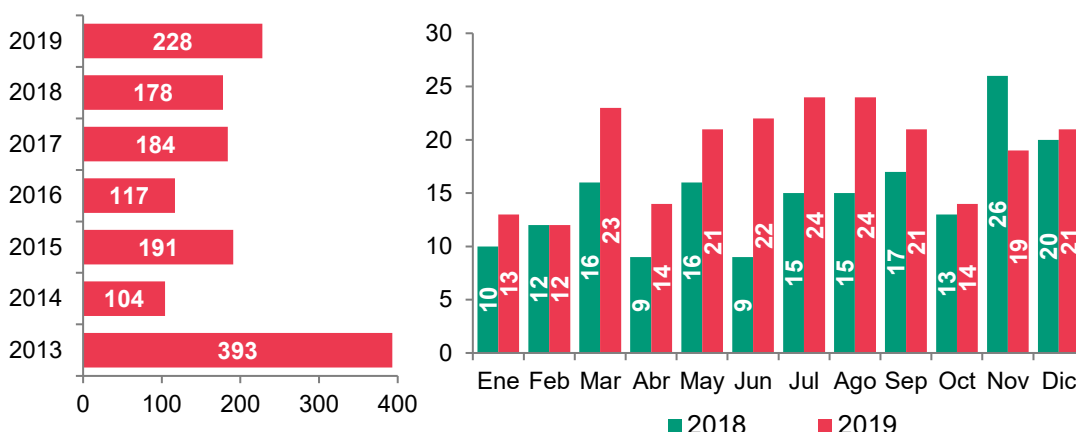
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### IV.2. Servicios complementarios

32. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios gratuitos a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
33. Durante 2019, se recibieron 228 llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes cifra que representó un incremento de 28,1% respecto de las llamadas registradas el año anterior (178 llamadas). Como se aprecia en el siguiente gráfico, la mayor cantidad de llamadas se produjeron en los meses de julio y agosto.



**Gráfico 5** Llamadas de emergencia, periodo 2013 – 2019



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Además, como se muestra en la siguiente tabla, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (87,3%) y para informar sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito (7,5%). Con relación al medio de comunicación utilizado, todas las llamadas fueron realizadas a los teléfonos de la central de emergencia del concesionario. Asimismo, del total de incidentes o accidentes reportados en el año 2019, se observa que 82 de ellos ocasionaron la interrupción de la vía.

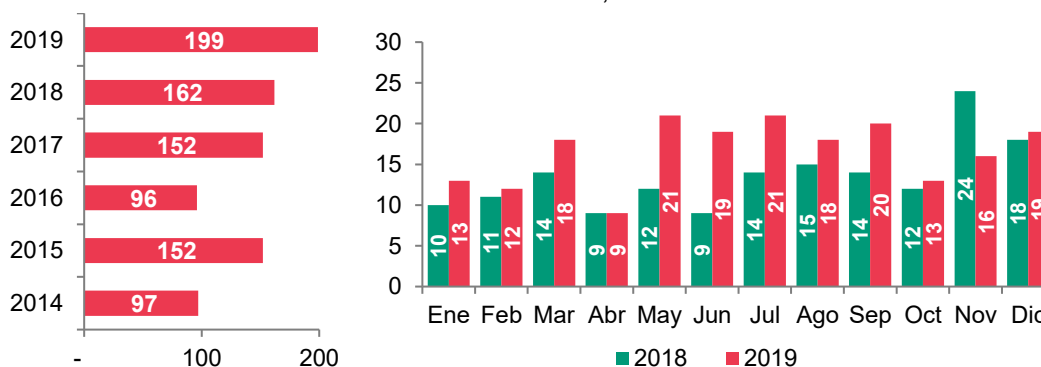
**Tabla 6** Motivo de la llamada de emergencia, año 2019  
(En número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Accidente de Tránsito	7	10	17
Auxilio Mecánico	65	134	199
Incidentes ambientales	5	1	6
Otros	5	1	6

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 199 durante el año 2019, lo que representó un aumento de 22,8% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (162). Como se aprecia en el Gráfico N° 4, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de mayo y julio.

**Gráfico 6** Asistencias mecánicas, años 2018 – 2019



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## V. ESQUEMA TARIFARIO

36. En el año 2019, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión fueron reajustadas por inflación, de conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. La tarifa inicial cobrada en esta concesión fue calculada por el regulador en el año 2008 mediante la metodología de Disposición a Pagar, para lo cual se efectuaron encuestas a los potenciales usuarios que tendría la concesión una vez que entre en operaciones.
37. Cabe señalar que la forma de reajuste de la tarifa se realiza de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. De acuerdo con dicha cláusula 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. Dicho reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste de Peajes:

$$Peaje_{Ajustado} = Peaje * \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

- Peaje<sub>Ajustado</sub>* : 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).

38. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al peaje se le suma el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos más próximos o a la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente.
39. Durante el mes de marzo de 2019 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 2,60 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la Estación de Loma Larga Baja, lo cual representó un aumento de 4% en relación con las tarifas establecidas en marzo de 2017 (S/ 2,50 por unidad y eje). En general, entre 2010 y 2019, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 30,0%, al pasar de S/ 2,00 a S/ 2,60 por unidad y por eje.

**Tabla 7** Tarifas en la estación de peaje Loma Larga, año 2019  
(En Soles por unidad vehicular)

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	por unidad	2,2	2,6
Vehículos Pesados 2 ejes	por unidad	4,4	5,2
Vehículos Pesados 3 ejes	por unidad	6,6	7,8
Vehículos Pesados 4 ejes	por unidad	8,8	10,4
Vehículos Pesados 5 ejes	por unidad	11,0	13,0
Vehículos Pesados 6 ejes	por unidad	13,2	15,6

*Nota:* Se cobra en ambos sentidos

*Fuente:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

40. De acuerdo con el Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la Concesión fue de USD 31 131 833,30, la cual consistía en el mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) e intervenciones en las zonas críticas por fenómeno de "El Niño", para el tramo Buenos Aires – Canchaque; asimismo, obras de puesta a punto de la vía y puentes, para el tramo Empalme 1B – Buenos Aires.
41. Posteriormente, en el año 2010, se modificó la inversión referencial a USD 36 746 461 mediante el Programa de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6). El monto de la inversión fue modificado en julio de 2018 a USD 37,962,318 (incluye IGV); con la inclusión del puente Filadera.
42. Al 31 de diciembre de 2019, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 37,56 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 98,9% del total de la inversión comprometida (USD 37,96 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad).
43. Así, al cierre de 2019, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde las obras accesorias<sup>2</sup> y obras adicionales<sup>3</sup>. Con ello, en el 2011 se había alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.
44. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2008 hasta el 2019.

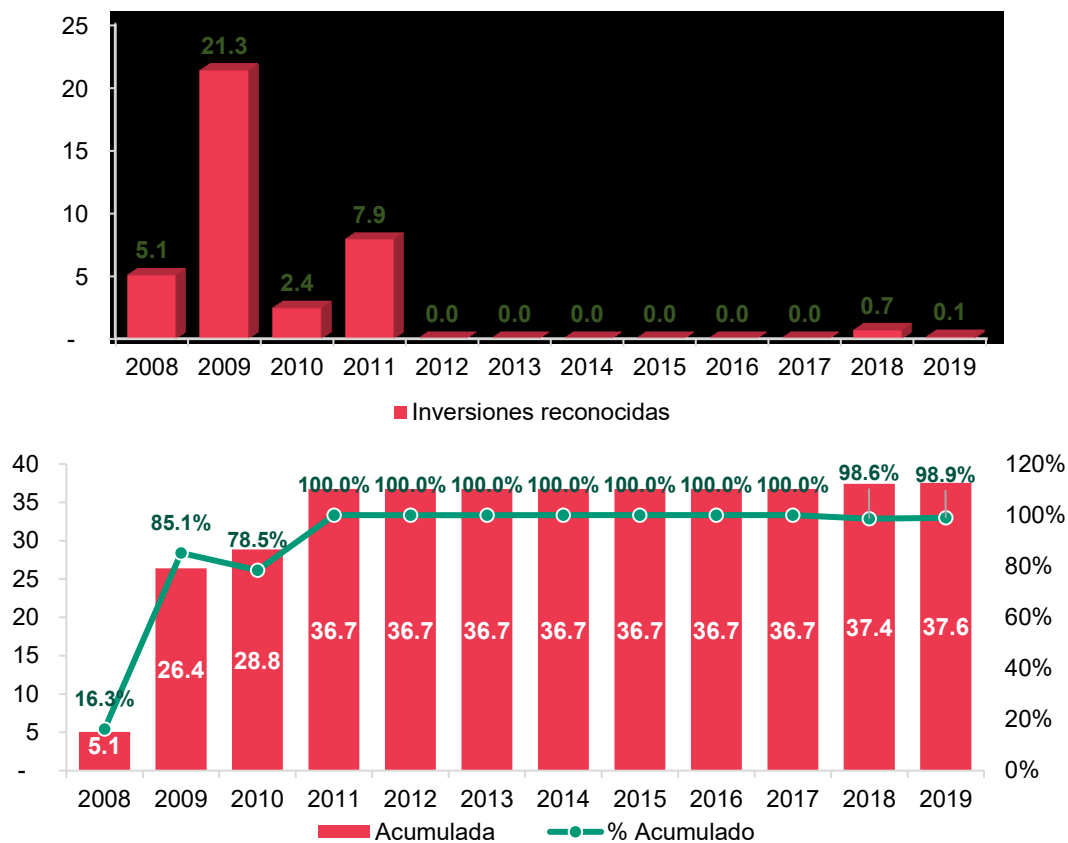
---

<sup>2</sup> Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

<sup>3</sup> Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



**Gráfico 7** Inversiones reconocidas por el Ositrán, periodo 2008 – 2019  
(En USD, incluido IGV)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

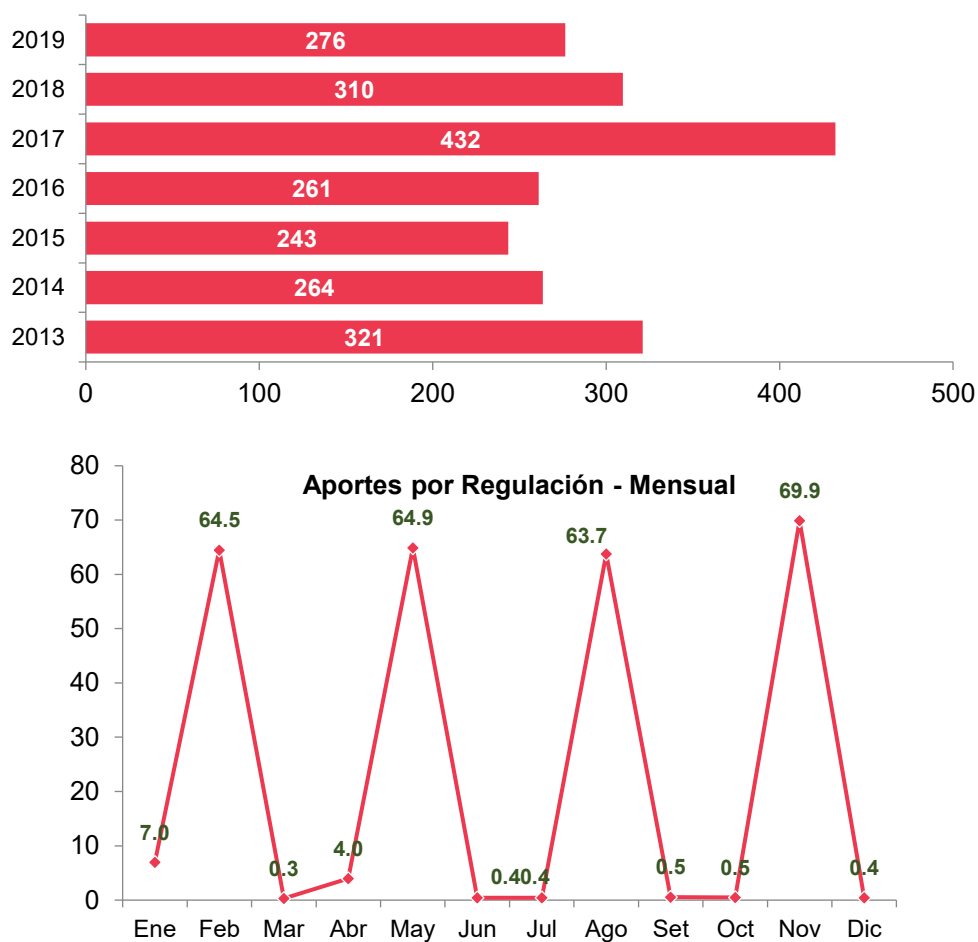
## VI.2. Pagos al Estado

45. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio, ya sea brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
46. Durante el año 2019, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 276,4 mil, monto que representó una disminución del 10,7% con relación a los aportes pagados en 2018 (S/ 309,5 mil).
47. Conforme se aprecia en el siguiente gráfico, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.





**Gráfico 8** Aportes por regulación, periodo 2013 – 2019  
(En miles de Soles, sin IGV)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

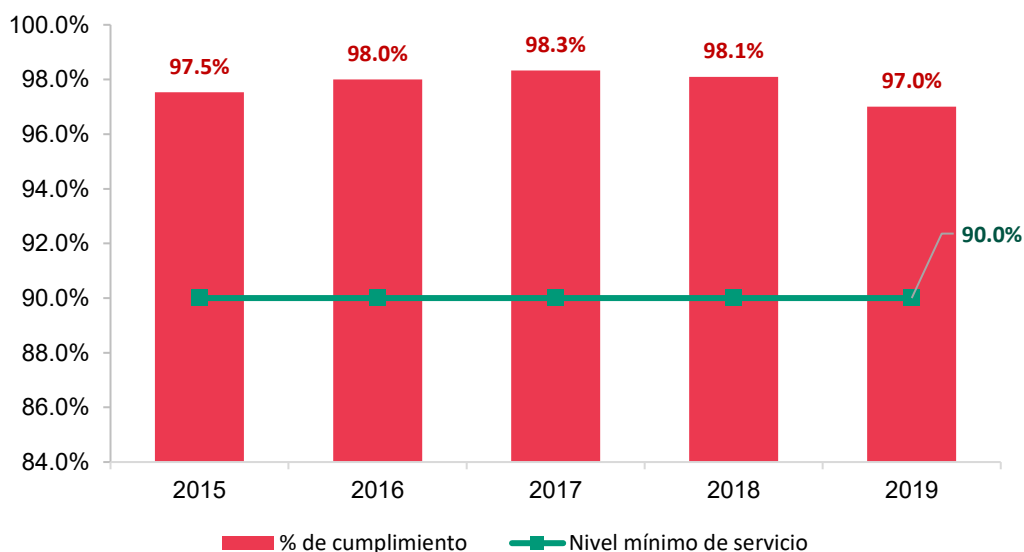


## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

48. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
49. El indicador relativo al nivel de servicio global mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de Concesión. Así, dicho indicador se construye a partir de una ponderación del porcentaje de cumplimiento de niveles de servicios en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros.
50. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el Concesionario cumplió con los niveles de servicio exigidos durante el año 2019. En efecto, entre 2018 y 2019, el cumplimiento de los niveles de servicio del Concesionario registró una ligera disminución (de 98,10% a 97%), a pesar de ello, se mantuvo por encima del nivel mínimo globales exigidos (90%, según el Anexo I del Contrato de Concesión).

**Gráfico 9** Nivel de servicio global, periodo 2015 – 2019  
(En USD, incluido IGV)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>4</sup>. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando en ningún intervalo debe superar el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2019, la rigurosidad de la vía, medido por el IRI, registró un nivel de 1,54 metros por kilómetro, cumpliendo con el valor admisible de 3,5.
52. Por lo tanto, tomando en cuenta dichos indicadores, se evidencia que el Concesionario cumple con lo establecido en el Contrato de Concesión y mantiene un nivel de servicio adecuado.

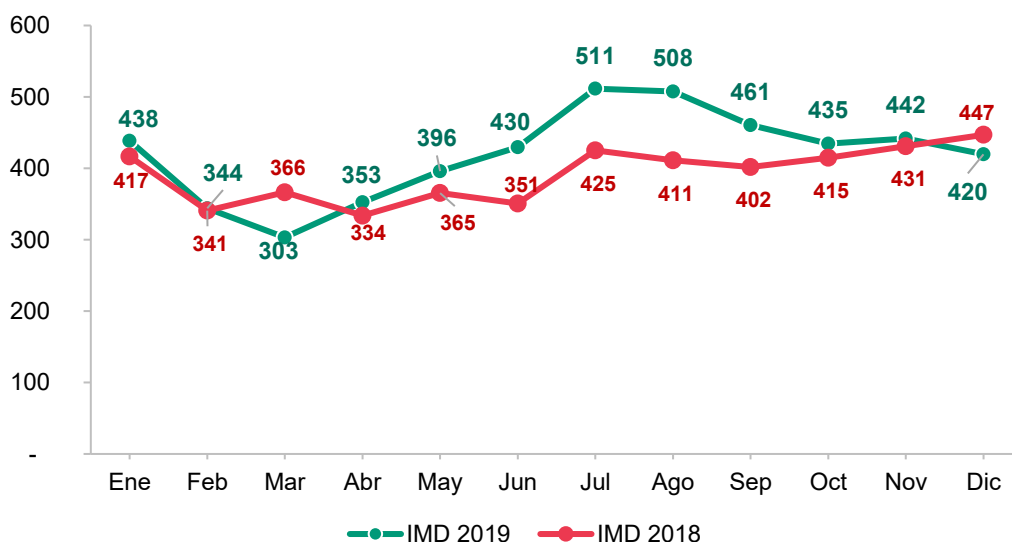
<sup>4</sup> El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1 km.



## VII.2. Indicadores de Tráfico

53. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>5</sup>. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el IMD anual en el año 2019 resultó cerca de 420 vehículos por día, lo que representa 6,9% mayor a los 393 vehículos registrados por día el año anterior.

**Gráfico 10** IMD mensual, años 2018 – 2019  
(En unidades vehiculares)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Asimismo, durante el año 2019, el IMD mostró incrementos importantes en todos los meses del año, siendo los meses de junio (22,6%), julio (20,3%) y agosto (23,4%) los que registraron mayor crecimiento, respecto al año 2018.

## VII.3. Accidentes

55. Como se observa en la siguiente tabla, durante el año 2019, el número de accidentes en la vía concesionada aumentó en 21,4% con respecto al año anterior, pasando de 14 accidentes a 18 accidentes. Cabe destacar que, producto de dichos accidentes, se reportaron 3 heridos y ninguna víctima mortal.

<sup>5</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



**Tabla 8** Accidentes por tipo de consecuencia, periodo 2014 – 2019  
(Número de accidentes)

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	6	3	0	8	5	0
2015	12	6	0	17	8	0
2016	6	2	0	36	3	0
2017	14	2	2	53	3	2
2018	14	0	0	26	0	0
2019	15	2	0	17	3	0

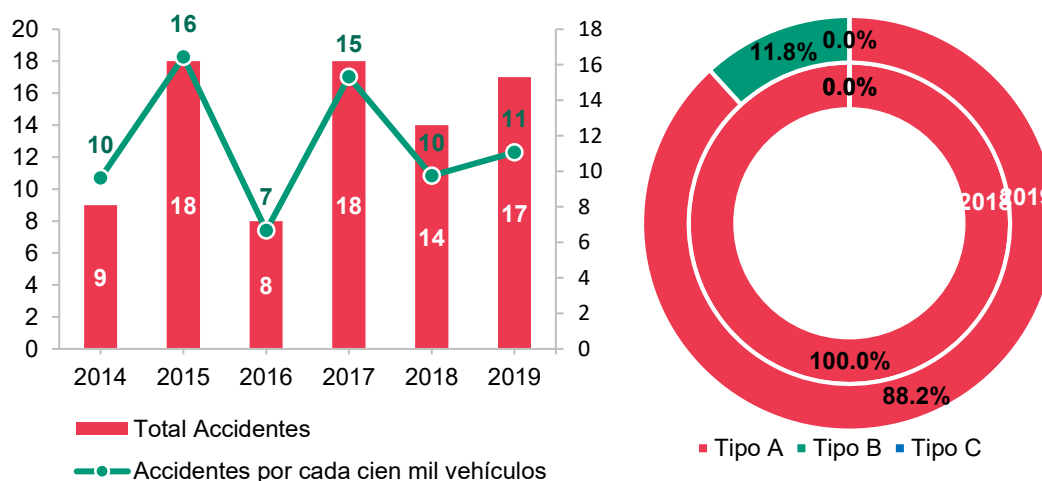
*Nota:* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

*Fuente:* Concesión Canchaque S.A.C.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el año 2019 es 11,1, ratio superior al registrado en el 2018 (9,7 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otro lado, como se observa en el siguiente gráfico, los accidentes registrados en el año 2019 correspondieron a accidentes tipo A (solo daños materiales) y tipo B (daños materiales y heridos).

**Gráfico 11** Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, periodo 2014 – 2019



*Nota:* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

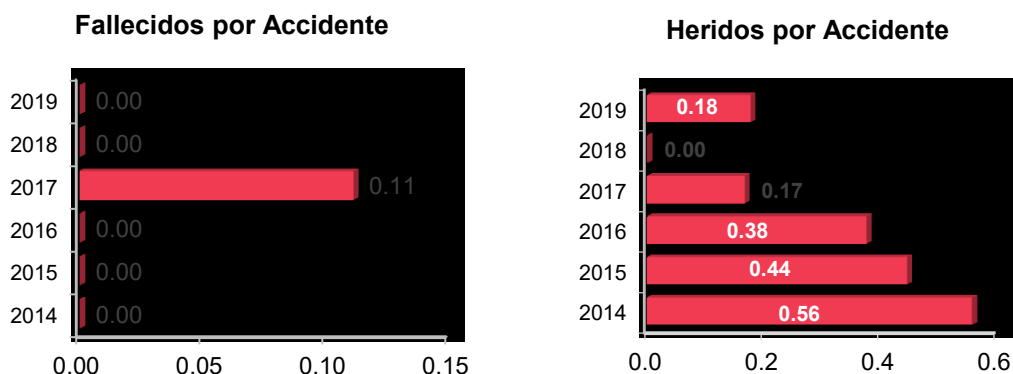
*Fuente:* Concesión Canchaque S.A.C.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

57. El número de heridos y víctimas fatales por accidente continuó su evolución descendiente hasta desaparecer durante 2018, en el 2019 nuevamente se registraron heridos. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2019.



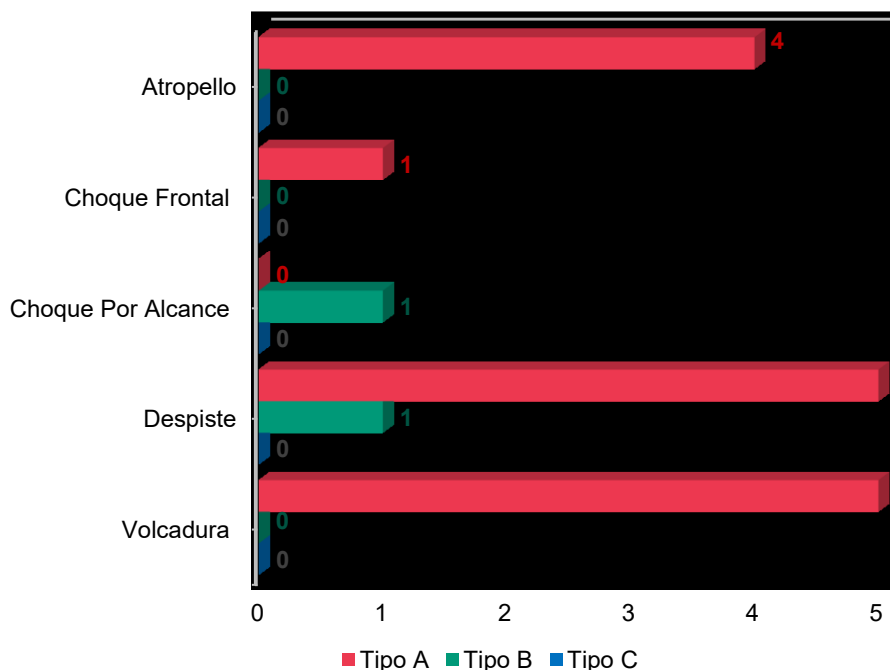
**Gráfico 12** Daños personales por accidentes, periodo 2014 –2019



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. En cuanto a los accidentes, en el año 2019, seis (6) de los diecisiete (17) accidentes de tránsito (35%) ocurrieron por despistes del vehículo; mientras que el 29% fue por volcadura de vehículos, asimismo, el 36% restante corresponde a atropellos y choques. En el siguiente gráfico se resumen los tipos de accidentes por tipo de accidente y consecuencias respecto a la vida humana.

**Gráfico 13** Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencia, año 2019



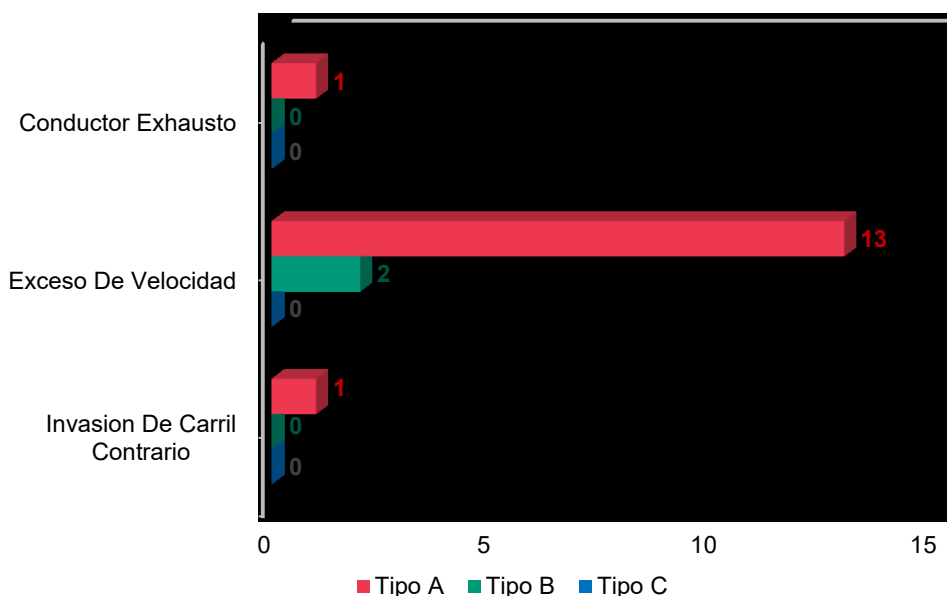
Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representó el 88%. Asimismo, el 12% restante de los accidentes se deben al cansancio del conductor e invasiones de carril. En el siguiente gráfico se muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.





**Gráfico 14** Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, año 2019



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### VII.4. Reclamos

60. Como se aprecia en el siguiente cuadro, esta Concesión se caracteriza por el bajo número de reclamos que ha registrado a lo largo de la concesión. Durante el 2019 no se registraron reclamos, aunque en años anteriores sí se recibieron el número de reclamos ha sido muy limitado. En el año 2017 se tramitaron 2 reclamos, ambos declarados infundados. En el 2015 solo se presentó 1, el cual fue resuelto y declarado inadmisibles debido a falta de argumentos presentados y, en el 2012 se presentaron 3 reclamos que fueron declarados infundados.

**Tabla 9** Reclamos presentados, 2010 – 2019

Año	N° de reclamos	Motivo
2010	1	Falta de señalización y/o mantenimiento
2011	0	-
2012	3	Atención Inadecuada y Otros.
2013	0	-
2014	0	-
2015	1	Otros
2016	0	-
2017	2	Servicio de auxilio mecánico y Facturación.
2018	0	-
2019	0	-

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

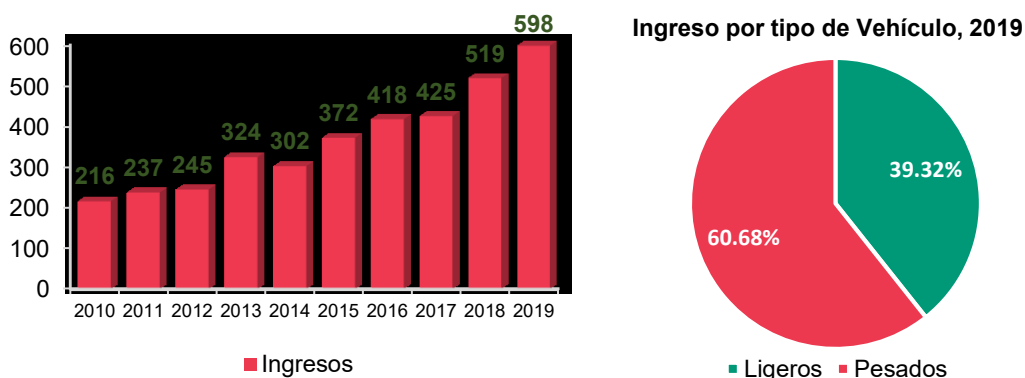
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## VIII. INDICADORES COMERCIALES

61. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 598,5 mil durante el año 2019, lo que representó un incremento del 15,4% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 518,7 mil). Cabe señalar que, el 60,7% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados. Por otro lado, entre el 2010 y 2019, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 3,66 millones, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 15** Recaudación por cobro de peaje, periodo 2010 – 2019  
(En miles de Soles)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

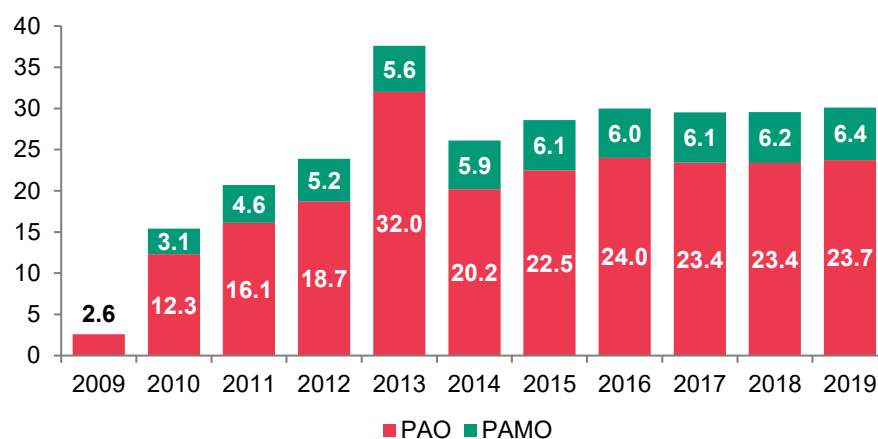
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Cabe destacar que la recaudación de peaje representa un porcentaje reducido de los ingresos de la concesión, siendo la principal fuente los ingresos concernientes al cofinanciamiento del Estado para completar el pago anual por operación y mantenimiento (PAMO), así como para otorgar el monto correspondiente al PAO.
63. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>6</sup>, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>7</sup>.
64. Como se observa en el siguiente gráfico, durante el año 2019, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 30,1 millones, nivel similar a lo devengado años anteriores. Entre 2009 y 2019, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 55,2 millones y S/ 218,9 millones, respectivamente.

<sup>6</sup> MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>



**Gráfico 16** Ingresos por concepto de PAMO y PAO 2009 – 2019  
(En millones de Soles)



Fuente: MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable)  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estado de Resultados Integrales

59. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado neto del periodo. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.
60. Con relación a los ingresos, como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada; por tanto, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo un riesgo comercial asumido por parte de la empresa. En la siguiente tabla se presentan los ingresos operativos de la empresa percibidos durante los años 2018 y 2019.

**Tabla 10** Ingresos por servicios, años 2019 y 2018  
(En miles de Soles)

Ingresos por operación	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Ingresos por mantenimiento rutinario	4 562	4 486	36,4%	13,9%	1,7%
Ingresos por derechos remanentes	4 192	4 162	33,4%	12,9%	0,7%
Ingresos por mantenimiento de emergencia	3 682	2 285	29,4%	7,1%	61,1%
Otros ingresos de operación	97	3 770	0,8%	11,7%	-97,4%
Ingresos por mantenimiento periódico	-	17 510	0,0%	54,4%	-100,0%
<b>Total</b>	<b>12 533</b>	<b>32 213</b>			<b>-61,1%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. Como se puede observar, durante el año 2019, los ingresos totales constituidos por: i) ingresos por mantenimiento rutinario, ii) ingresos por derechos remanentes, iii) ingresos por mantenimiento de emergencia, iv) otros ingresos de operación, y iv) los ingresos por mantenimiento periódico, alcanzaron en conjunto los S/ 12,5 millones, esto es, un monto 61,1% menor que lo registrado en el año 2018 (S/ 32,2 millones).
62. Al respecto es oportuno indicar que en el ejercicio 2019 no se percibieron ingresos por concepto del mantenimiento periódico (a diferencia del año 2018, en donde se registró un total de S/ 17,5 millones), mientras que, por concepto de otros ingresos de operación, la empresa percibió alrededor de S/ 97 mil, cifra inferior a los S/ 3,7 millones registrados en el año 2018.
63. Por su parte, en relación a los costos del servicio de operación, durante el ejercicio 2019 estos descendieron en 61,9% alcanzando los S/ 8,3 millones monto inferior al del ejercicio 2018 (S/ 21,9 millones), tal como se puede observar en la siguiente tabla.

**Tabla 11** Costos de operación, años 2019 y 2018  
(En miles de Soles)

Costos de operación	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Cargas de personal	-	-	-	-	-
Servicios prestados por terceros	8 073	21 617	96,6%	98,4%	-62,7%
Cargas diversas de gestión	263	327	3,1%	1,5%	-19,6%
Depreciación	25	26	0,3%	0,1%	-3,8%
<b>Total</b>	<b>8 361</b>	<b>21 970</b>			<b>-61,9%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



64. Sobre el particular, los costos totales están conformados, principalmente, por servicios prestados por terceros, los cuales representaron el 96,6% del total de costos del año 2019, seguido por los costos de cargas diversas de gestión y depreciación que, durante el 2019, representaron el 3,1% y 0,3% de los costos totales, respectivamente.
65. En línea con lo anterior, con relación al costo por los servicios prestados por terceros, en la siguiente tabla<sup>8</sup> se puede observar que, en el año 2019, este concepto disminuyó en 60,4% respecto de lo registrado en el año 2018, esto es, pasando de S/ 22,2 mil en el 2018 a S/ 8,7 mil en el 2019. Cabe señalar que dicha reducción se sustenta en los menores costos incurridos por concepto de “Obras adicionales” y “Mantenimiento periódico”, los cuales representaban, en conjunto, alrededor del 71,7% del costo por servicios por terceros del año 2018, y que para el año 2019 pasaron a representar tan solo el 1,6% de dichos costos, no habiéndose registrado desembolsos por “Mantenimiento periódico” durante el último año.

**Tabla 12** Costos por servicios prestados por terceros, años 2019 y 2018  
(En miles de Soles)

Servicios prestados por terceros	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Operación y mantenimiento rutinario	4 597	4 292	52,3%	19,3%	7,1%
Eventos catastróficos y mantenimiento de emergencia	3 286	1 326	37,4%	6,0%	147,8%
Auditorías y asesorías financieras y tributarias	327	92	3,7%	0,4%	255,4%
Servicios de outsourcing	217	316	2,5%	1,4%	-31,3%
Obras adicionales	138	3 287	1,6%	14,8%	-95,8%
Asesorías legales	126	126	1,4%	0,6%	-
Alquileres y mantenimiento de locales	59	46	0,7%	0,2%	28,3%
Mantenimiento periódico	-	12 644	-	56,9%	-100,0%
Otros menores	39	80	0,4%	0,4%	-51,3%
<b>Total</b>	<b>8 789</b>	<b>22 209</b>			<b>-60,4%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Por otro lado, en lo que respecta a los gastos administrativos, durante el año 2019 estos aumentaron un 12,7% con relación a lo desembolsado durante el año 2018, pasando de S/ 1,68 millones en el 2018 a S/ 1,90 millones en el 2019, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

**Tabla 13** Gastos de administración, años 2019 y 2018  
(En miles de Soles)

Gastos administrativos	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Cargas de personal	958	961	50,5%	57,1%	-0,3%
Servicios prestados por terceros	716	592	37,7%	35,2%	20,9%
Cargas diversas de gestión	190	130	10,0%	7,7%	46,2%
Depreciación	33	-	1,7%	-	-
<b>Total</b>	<b>1 897</b>	<b>1 683</b>			<b>12,7%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Así, en lo que se refiere a los resultados integrales de la empresa, tal como se aprecia en la siguiente tabla, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos de operación, durante el año 2019 se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 4,17 millones, lo que significó un decremento de 59,3% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 10,2

<sup>8</sup> Cabe señalar que la información presentada en la tabla, conforme a los estados financieros de la empresa, presenta las partidas que conforman el servicio prestado por terceros más sus correspondientes gastos administrativos.



millones). Por su parte, sobre la utilidad de operación se redujo en 73,5% respecto de lo observado en 2018, ascendiendo a S/ 2,27 millones en el 2019.

**Tabla 14** Estado de Resultados Integrales, años 2019 y 2018  
(En miles de Soles)

	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019/2018
Ingresos de operación	12 533	32 213	100,0%	100,0%	-61,1%
Costos de operación	-8 361	-21 970	-66,7%	-68,2%	-61,9%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>4 172</b>	<b>10 243</b>	<b>33,3%</b>	<b>31,8%</b>	<b>-59,3%</b>
Gastos administrativos	-1 897	-1 683	-15,1%	-5,2%	12,7%
Otros ingresos, neto	-3	0	0,0%	0,0%	
<b>Utilidad de operación</b>	<b>2 272</b>	<b>8 560</b>	<b>18,1%</b>	<b>26,6%</b>	<b>-73,5%</b>
Ingresos financieros	234	270	1,9%	0,8%	-13,3%
Gastos financieros	-231	-226	-1,8%	-0,7%	2,2%
Diferencia en cambio, neto	-98	155	-0,8%	0,5%	-163,2%
<b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>	<b>2 177</b>	<b>8 759</b>	<b>17,4%</b>	<b>27,2%</b>	<b>-75,1%</b>
Impuesto a la renta	-683	-2 521	-5,4%	-7,8%	-72,9%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>1 494</b>	<b>6 238</b>	<b>11,9%</b>	<b>19,4%</b>	<b>-76,1%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Por su parte, respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el año 2019 esta se redujo en 76,1%, es decir, a S/ 1,49 millones frente a los S/ 6,24 millones obtenidos en el 2018. Dicho resultado se debió, principalmente, a que durante el año 2019 no se llevaron a cabo actividades de mantenimiento periódico, toda vez que dicha actividad fue culminada en el 2018, así como también por la reducción en la facturación por concepto de obras adicionales.

## IX.2. Estado de Situación Financiera

69. El Estado de Situación Financiera<sup>9</sup> refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto. En la siguiente tabla se presentan los movimientos que tuvieron lugar entre los años 2018 y 2019.

<sup>9</sup> En el ejercicio 2019 ha habido una adecuación en el reporte de los Activos incorporándose la partida "Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión", desagregado tanto en parte corriente como no corriente. Por tanto, las cifras del año 2018 de este reporte, así como el valor de algunos ratios, son distintos a los consignados en el Informe de Desempeño 2018.



**Tabla 15 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2018**  
(En miles de Soles)

Activos	Al 31 de diciembre		Pasivo y Patrimonio neto	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>9 389</b>	<b>7 389</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>4 640</b>	<b>4 305</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	1 357	2 007	Otros pasivos financieros	27	0
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	6 317	4 736	Cuentas por pagar comerciales	69	28
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	619	586	Cuentas por pagar a partes relacionadas	4 249	2 798
Otras cuentas por cobrar	1 071	33	Otras cuentas por pagar	295	1 479
Gastos contratados por anticipado	25	27			
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>674</b>	<b>9 137</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>527</b>	<b>493</b>
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	383	340	Otros pasivos financieros	34	0
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0	8 662	Otras cuentas por pagar	493	493
Propiedades, planta y equipo, neto	64	74			
Activos por derecho de uso, neto	59	0	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>5 167</b>	<b>4 798</b>
Activos por impuestos diferidos	168	61	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>4 896</b>	<b>11 728</b>
			Capital emitido	2 530	2 530
			Reserva legal	506	506
			Reserva facultativa	366	366
			Resultados acumulados	1 494	8 326
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>10 063</b>	<b>16 526</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>10 063</b>	<b>16 526</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Tabla 16 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2018**  
(En porcentajes)

	Análisis vertical		Análisis horizontal		Análisis vertical		Análisis horizontal
	2019	2018	2019/2018		2019	2018	2019/2018
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>93,3%</b>	<b>44,7%</b>	<b>27,1%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>46,1%</b>	<b>26,0%</b>	<b>7,8%</b>
Efectivo	13,5%	12,1%	-32,4%	Otros pasivos financieros	0,3%	0,0%	
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	62,8%	28,7%	33,4%	Cuentas por pagar comerciales	0,7%	0,2%	146,4%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	6,2%	3,5%	5,6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	42,2%	16,9%	51,9%
Cuentas por cobrar diversas	10,6%	0,2%	3145,5%	Otras cuentas por pagar	2,9%	8,9%	-80,1%
Gastos contratados por anticipado	0,2%	0,2%	-7,4%				
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>6,7%</b>	<b>55,3%</b>	<b>-92,6%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>5,2%</b>	<b>3,0%</b>	<b>6,9%</b>
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	3,8%	2,1%	12,6%	Otros pasivos financieros	0,3%	0,0%	
Cuentas por cobrar relacionadas	0,0%	52,4%		Otras cuentas por pagar	4,9%	3,0%	0,0%
Propiedades, planta y equipo, neto	0,6%	0,4%	-13,5%				
Mobiliario y equipo, neto	0,6%	0,0%		<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>51,3%</b>	<b>29,0%</b>	<b>7,7%</b>
Activos por impuestos diferidos				<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>48,7%</b>	<b>71,0%</b>	<b>-58,3%</b>
				Capital social	25,1%	15,3%	0,0%
				Reserva legal	5,0%	3,1%	0,0%
				Reserva facultativa	3,6%	2,2%	0,0%
				Resultados acumulados	14,8%	50,4%	-82,1%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>			<b>-39,1%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>			<b>-39,1%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Al cierre del año 2019, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujo en 39% respecto de lo observado en el año 2018, pasando de S/ 16,5 millones a S/ 10,0 millones.
71. Al respecto, el activo corriente pasó de representar el 44,7% de los activos totales en el año 2018 al 93,3% en 2019, alcanzando un valor de S/ 9,3 millones (a diferencia de los S/ 7,3 millones registrados en el 2018); mientras que el activo no corriente disminuyó de S/ 9,1 millones en el 2018 a S/ 0,6 millones en el 2019 (-93%) motivado por la compensación a través de entrega de dividendos de las deudas de su relacionada Graña y Montero S.A.A.





72. En concordancia con lo señalado, se observó que en el patrimonio neto disminuyó la cuenta de resultados acumulados, pasando de S/ 8,3 millones al final del ejercicio 2018 a S/ 1,4 millones al final del ejercicio 2019.

### IX.3. Indicadores Financieros

#### IX.3.1. Ratios de Liquidez

73. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene recursos en exceso para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
74. En particular, el incremento del activo corriente en un 27% frente al incremento en el pasivo corriente en un 8% han determinado que el ratio liquidez clásica<sup>10</sup> aumente de 1,72 a 2,02, observándose similar comportamiento en el ratio de la prueba ácida<sup>11</sup>, considerando que los gastos contratados por anticipado, que constituyen una cuenta que no es considerada en este ratio, sólo contribuye con el 0,2% del activo corriente al final del ejercicio 2019.

**Tabla 17** Ratios de liquidez, años 2019 y 2018

Ratios	2019	2018
Liquidez general	2,02	1,72
Prueba Ácida	0,66	0,62
Liquidez absoluta	0,29	0,47

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>12</sup>, también llamado ratio de prueba defensiva, a diferencia de los ratios anteriores, este indicador disminuye de 0,47 a 0,29, lo cual pone en evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí sola no permite respaldar el total del pasivo corriente de la empresa (tan solo el 29%).

#### IX.3.2. Ratios de Endeudamiento Financiero

76. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2019 reflejan la mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con lo observado el año anterior.

**Tabla 18** Ratios de apalancamiento, años 2019 y 2018

Ratios	2019	2018
Deuda/Patrimonio	105,5%	40,9%
Endeudamiento del Activo	51,3%	29,0%
Calidad de la Deuda	89,8%	89,7%
Índice de Solvencia	1,95	3,44

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Al respecto, como se puede observar en la tabla, el ratio Deuda/Patrimonio<sup>13</sup> muestra para el ejercicio 2019 que, por cada S/ 105,5 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel moderado de apalancamiento de la empresa; no obstante, ello también denota un significativo aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2018 (40,9%), como consecuencia de la disminución del patrimonio por la entrega de dividendos efectuado en el 2019.

<sup>10</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>11</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar + Activos Financieros corrientes) / Pasivo Corriente.

<sup>12</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>13</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.



78. Por su parte, el ratio endeudamiento del activo<sup>14</sup> en el ejercicio 2019 indica que, del total de activos, el 51,3% está cubierto a través de deuda con terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 29,0% que tuvo en el 2018, lo cual denota una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un decremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
79. Asimismo, en cuanto al ratio de calidad de la deuda<sup>15</sup>, este ratio prácticamente se ha mantenido en 89,8%, debido a similar variación del pasivo corriente frente al pasivo total para los ejercicios finalizados en el 2018 y 2019.
80. Finalmente, el índice de solvencia<sup>16</sup> para el ejercicio 2019 muestra que, por cada sol (S/ 1) de pasivo total, corresponde S/ 1,95 de activo total, en contraste con lo observado en el 2018, donde por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 3,44 de activo total. Así, cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2018 al 2019, se disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

### IX.3.3. Ratios de Rentabilidad

81. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Así, como se puede observar en la siguiente tabla, al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>17</sup> aumentó, pasando de 31,8% a 33,30% entre los años 2018 y 2019

**Tabla 19** Ratios de rentabilidad, años 2019 y 2018

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	33,3%	31,8%
Margen Operativo	18,1%	26,6%
Margen EBITDA	18,8%	26,7%
Margen Neto	11,9%	19,4%
ROE	30,5%	53,2%
ROA	14,8%	37,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. Respecto al margen operativo<sup>18</sup> y el margen EBITDA<sup>19</sup> ambos han disminuido pasando de 26,6% en el 2018 a 18,1% en el 2019 en el primer caso, y de 26,7% a 18,8% en el segundo caso. De otro lado, el margen neto<sup>20</sup> se contrajo de 19,4% en el 2018 a 11,9% en el 2019. Este último ratio indica que en el ejercicio 2019 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 11,9 de utilidad neta, ello debido a la disminución de utilidades por la no ejecución de actividades de mantenimiento periódico en el ejercicio 2019.
83. El ROE<sup>21</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2019 este disminuye respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 30,5 de utilidad neta mientras que en el año 2018 se obtuvo S/ 53,2 de utilidad neta. Al respecto, la disminución se debe al efecto conjunto producido por la disminución de las utilidades netas y del patrimonio.
84. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>22</sup>, el cual ascendió a 14,8% en 2019 (contra el 37,7 % del año 2018); así, la empresa obtuvo menores ganancias para el 2019 sobre el capital invertido en comparación al año 2018.

<sup>14</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>15</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>16</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

<sup>17</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

<sup>18</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

<sup>19</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

<sup>21</sup> *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

<sup>22</sup> *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



## X. CONCLUSIONES

85. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró un incremento en 6,9% respecto al año anterior, al pasar de 143,6 mil a 153,5 mil vehículos, de los cuales el 59,3% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 40,7% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 231,5 mil ejes, lo cual representó un incremento de 11,6% respecto al año anterior.
  - (ii) Respecto al régimen tarifario, en el año 2019 se vio incrementada la tarifa, siendo de S/ 2,60 por unidad, en el caso de vehículos ligeros, o por eje, en el caso de vehículos pesados, en la estación de peaje Loma Larga Baja.
  - (iii) Al 31 de diciembre de 2019, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 37,6 millones con el inicio de la construcción del puente Filadera, lo cual significó un avance del 98,9% de la inversión comprometida al 2019, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.
  - (iv) En el 2019, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 276,4 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos), cifra que representó una disminución del 10,7% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 309,5 mil).
  - (v) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2019, se ha verificado lo siguiente:
    - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97% en el año 2019.
    - Se registraron un total de 17 accidentes, lo cual representó un incremento del 21,4% con relación a los accidentes registrados en 2018 (14 accidentes). Al respecto, la mayor parte de estos de accidentes se debieron a despistes (77%) y volcaduras (23%).
    - No se han registraron reclamos durante el año 2019.
  - (vi) La recaudación de peaje ascendió a S/ 598,5 mil en el 2019, lo cual significó un incremento de 15,38% respecto de lo recaudado en 2018; sin embargo, los ingresos totales percibidos por el concesionario se redujeron 61,1% entre 2018 y 2019, al pasar de S/ 32,2 millones a S/ 12,5 millones, debido a que no se registraron ingresos por mantenimiento periodo durante el 2019. Por otro lado, los costos totales de operación también se redujeron de S/ 21,9 millones en el 2018 a S/ 8,3 millones en el 2019.
  - (vii) Al cierre del año 2019 la empresa redujo sus valores contables respecto de lo observado en el 2018; así, los activos de la empresa registraron una reducción de 39%, al registrar S/ 10,0 millones al finalizar el año 2019. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha incrementado conforme al aumento de los indicadores de liquidez del 2019 frente a los del 2018, revelando que al final del ejercicio del 2019, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.



- (viii) Finalmente, en relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos se redujeron, mientras que, en relación con los indicadores de rentabilidad, se observó que la empresa ha perdido eficacia en la generación de beneficios durante el ejercicio 2019.



## ANEXO N° 1 – FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A. CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 78,127 km, los cuales se encuentran sub divididos 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	<b>Adenda 1:</b> 16 de enero de 2008. <b>Adenda 2:</b> 04 de agosto de 2009. <b>Adenda 3:</b> 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	<b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</b> asciende a US \$ 3 113 183,00 (10% de la Inversión Proyectada Referencial).  <b>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</b> 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)



N°	Tema	Contenido	Ref.
13	Penalidades	Se refieren a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la fecha de suscripción del contrato</li> <li>- Régimen de bienes</li> <li>- Obras de construcción</li> <li>- De la conservación de las obras</li> <li>- Explotación de la Concesión</li> <li>- Régimen en seguros</li> <li>- Consideraciones socioambientales.</li> </ul>	Anexo VIII
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vencimiento del plazo</li> <li>- Mutuo Acuerdo</li> <li>- Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor)</li> <li>- Procedimiento para el rescate</li> </ul>	Cláusula 16.1 – 16.13 (p. 71 – 77)
15	Equilibrio Económico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Se calculará el desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato.</li> <li>- 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.</li> <li>- Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.</li> </ul>	Cláusula 9.14. - 9.17. (p. 52-54)
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	No presenta el Contrato.	
17	Pólizas de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De responsabilidad civil</li> <li>- Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>- De riesgos laborales</li> <li>- Otras pólizas</li> </ul> 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.	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)  Cláusula 12.2 (p.56)
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)
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables.</li> <li>- El peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.</li> </ul>	Cláusula 9.5



N°	Tema	Contenido	Ref.
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>- 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.</li><li>- El reajuste se realizará cada doce meses por el Índice de Precios al Consumidor del Perú que publica INEI.</li></ul>	Cláusula 9.8 (p.49)
22	PAS	<ul style="list-style-type: none"><li>- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 1 339 000.</li><li>- El PAS se pagará trimestralmente y tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento.</li><li>- Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.</li></ul>	Cláusula 9.2 (p.46) Cláusula 9.3 (p.46)
23	PAO	<ul style="list-style-type: none"><li>- El monto del PAO es de USD 1 028 352 (sin IGV) y se paga trimestralmente.</li><li>- 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%)</li></ul>	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 N° 2 – RESUMEN ESTADÍSTICO

### INDICADORES ANUALES: EMPALME 1B - BUENOS AIRES - CANCHAQUE

<b>Concesionario:</b>	<b>Concesión Canchaque S.A.C.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>Cofinanciada</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2012-2019</b>

#### a) Tráfico

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Número de Unidades Vehiculares</b>									
<b>Loma Larga</b>	<b>Vehículos</b>	<b>76 143</b>	<b>93 242</b>	<b>93 547</b>	<b>109 495</b>	<b>119 974</b>	<b>117 517</b>	<b>143 644</b>	<b>153 511</b>
Total Ligeros	Vehículos	39 925	49 596	56 031	66 310	75 096	73 866	91 546	91 073
Total Pesados	Vehículos	36 218	43 646	37 516	43 185	44 878	43 651	52 098	62 438
<b>Número de Ejes Cobrables</b>									
<b>Loma Larga</b>	<b>Ejes</b>	<b>117 185</b>	<b>148 517</b>	<b>137 295</b>	<b>162 799</b>	<b>175 185</b>	<b>171 141</b>	<b>207 488</b>	<b>231 525</b>
Ligeros	Ejes	39 925	49 596	56 031	66 310	75 096	73 866	91 546	91 073
Pesados	Ejes	77 260	98 921	81 264	96 489	100 089	97 275	115 942	140 452

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>									
<b>Total</b>	<b>Soles</b>	<b>244 510</b>	<b>324 419</b>	<b>302 049</b>	<b>372 107</b>	<b>417 758</b>	<b>425 265</b>	<b>518 720</b>	<b>598 493</b>
Ligeros	Soles	83 319	108 418	123 268	151 465	179 185	183 561	228 865	235 309
Pesados	Soles	161 191	216 002	178 781	220 642	238 573	241 704	289 855	363 184

#### c) Accidentes

<b>Accidentes</b>	<b>Personas</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>17</b>
Heridos	Personas	15	6	5	8	3	3	0	3
Fallecidos	Personas	1	1	0	0	0	2	0	0



Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 500 9330  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta  
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Wilmer Zela Moraya – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Cintha Lopez Vasquez – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante