



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos

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 Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos

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:

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	6
II.1.	Composición del Consorcio	6
II.2.	Principales características del Contrato de Concesión	6
II.3.	Área de Influencia	9
II.4.	Principales Activos de la Concesión	10
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
IV.1.	Tráfico vehicular	13
IV.2.	Servicios complementarios	14
V.	ESQUEMA TARIFARIO	16
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	17
VI.1.	Evolución de las inversiones	17
VI.2.	Pagos al Estado	18
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	19
VII.1.	Niveles de servicio	19
VII.2.	Indicadores de tráfico	19
VII.3.	Accidentes	20
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	22
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	23
X.	CONCLUSIONES	28
XI.	ANEXOS	29
	ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO	29
	ANEXO N° 2 INDICADORES ANUALES	32



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión	6
Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS	7
Cuadro N° 3 Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión	10
Cuadro N° 5 Concesión Chancay Acos: Obras construidas	10
Cuadro N° 6 Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2019	14
Cuadro N° 7 Concesión Chancay Acos: Motivo de llamadas de emergencia, 2019	14
Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador	16
Cuadro N° 9 Estado de Resultados Integrales. 2019 - 2018 (En miles de soles).....	24
Cuadro N° 10 EBITDA. 2019 - 2018 (En miles de soles)	24
Cuadro N° 11 Estado de Situación Financiera, 2019 - 2018 (En miles de soles).....	25
Cuadro N° 12 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2019 - 2018	25
Cuadro N° 13 Ratios de Liquidez, 2019 – 2018	26
Cuadro N° 14 Ratios de Endeudamiento, 2019 – 2018.....	27
Cuadro N° 15 Ratios de Rentabilidad, 2019 – 2018	28

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2019	13
Gráfico N° 2 Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia	14
Gráfico N° 3 Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2019	15
Gráfico N° 4 Concesión Chancay Acos: Asistencias medicas	15
Gráfico N° 5 Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 - 2019	17
Gráfico N° 6 Concesión Chancay Acos: Aportes por regulación 2011 – 2018	18
Gráfico N° 7 Concesión Chancay Acos: Intensidad Media Diaria, mensual, 2018	19
Gráfico N° 8 Concesión Chancay Acos: Número de accidentes, 2019	20
Gráfico N° 9 Concesión Chancay Acos: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2019	20
Gráfico N° 10 Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito, 2019	21
Gráfico N° 11 Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2018 - 2019	22
Gráfico N° 12 Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2018 - 2019	22
Gráfico N° 13 Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAMO y PAO 2011 - 2019	23

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Área de Influencia de la Concesión	9
Figura N° 2 Unidad de Peaje y Pesaje Huataya	11



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

ÓVALO CHANCAY – DESVÍO VARIANTE PASAMAYO – HUARAL – ACOS



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la Concesión de la carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos (en adelante, la Concesión o Carretera Chancay – Acos) identificando los principales factores operativos y económicos que han influido en la concesión.

El 20 de febrero de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) suscribió con el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. (en adelante, Concesionario) el Contrato de Concesión bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer) de la Carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos, con una vigencia de 15 años.

La Concesión se compone de 3 tramos que comprenden, en total, 76,5 kilómetros. El primer tramo de 9,35 kilómetros conecta el Ovalo Chancay con Huaral, el segundo tramo de 55,65 kilómetros cubre el tramo Huaral – Acos, y el tercer tramo de 11,5 kilómetros va desde Dv. Variante Pasamayo – hasta Huaral.

Esta Concesión pertenece al Programa Vial “Costa – Sierra”, diseñado por el MTC en coordinación con PROINVERSIÓN. El Programa tiene como objetivo principal mejorar la transpirabilidad 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.

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 y sistema de comunicación en tiempo real, y servicios de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

En el año 2019 circularon por la vía concesionada 263 mil unidades vehiculares. Del total de vehículos registrados ese año el 91,5% vehículos ligeros y 8,5% fueron vehículos pesados.

Al finalizar el 2019 el Concesionario ha presentado un avance de 96,1% en el cumplimiento de sus compromisos de inversión.

En marzo de 2018 comenzó oficialmente la explotación de la concesión, por lo que durante el 2019, el Concesionario ha desarrollado trabajos de mantenimiento rutinario que son pagados a través del PAMO.

Durante el 2019 los pagos por concepto de Aporte por Regulación efectuados por el Concesionario a favor del Ositrán ascendieron S/ 81,4 mil.

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2018. Al respecto, se observa del indicador de Intensidad Media Diaria – IMD fue de 721 vehículos por día aproximadamente.

Así también, la reducción de los costos y gastos financieros permitió que la empresa puede obtener resultados positivos, revirtiendo la situación de pérdida financiera en la que estuvo en 2018, alcanzando una utilidad neta de S/ 579 mil en el ejercicio 2019. Las utilidades positivas tuvieron impacto en los ratios de rentabilidad de la empresa, mostrando la eficacia de la misma en la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos de la empresa en dicho año. De otro lado, el pago de las deudas que la empresa mantenía con empresas relacionadas, tuvo un impacto notable en la reducción de su pasivo corriente, mejorando así su posición de endeudamiento frente a terceros.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición del Consorcio

1. Conalvías S.A. es una empresa de capitales 100% colombianos, con sede en Cali – Colombia. Dicha empresa fue creada en el año 1980 y cuenta con la segunda mayor parte de las acciones (40%) del Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. Desde el año 2000, Conalvías S.A. realiza proyectos de infraestructura en los mercados de Perú y Panamá, siendo su vinculada en el Perú la empresa Conalvías S.A.A. Perú, la cual cuenta con el 59,99998% de la composición accionaria del mencionado Consorcio.
2. Por otro lado, la empresa Infracon S.A., perteneciente también al grupo Conalvías S.A., es la empresa que tiene la posesión del resto de las acciones (0,00002%). Esta empresa se especializa en estudios de consultoría relacionadas a la planificación urbana y territorial, estudios del medioambiente, estudios de peligros naturales y vulnerabilidad, diseño conceptual de proyectos de Ingeniería y otras asesorías relacionadas.
3. Así, al cierre del año 2019, el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. presenta la siguiente estructura accionarial:
 - Conalvías S.A., Perú : 59,99998%
 - Conalvías S.A. : 40,0%
 - Infracon S.A. : 0,00002%.

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El Estado, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (en adelante, el Concedente), suscribió el 20 de febrero de 2009, con el Consorcio Concesión Chancay-Acos S.A., (en adelante, el Concesionario), el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos, (en adelante, el Contrato de Concesión). Los aspectos generales del Contrato de Concesión se resumen en el Cuadro N° 1.
5. 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, a cambio el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, establecidos en su respectivo Contrato.

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia*	Menor monto del PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 41,57 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2019	USD 39,97 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	2

*El PAS es igual a la suma del PPO y PAMO.

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y se suscribió por un plazo de 15 años bajo la modalidad de cofinanciamiento. La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se dé la aprobación de la totalidad de las Obras de



Construcción por parte del Concedente. La fase de operación de la concesión inició el 23 de marzo del 2018.

Cofinanciamiento

7. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento; en ese sentido, los ingresos del Concesionario vienen dados por el cobro al Concedente del PAS¹. Este se calcula como la suma del PPO (pago por obras) y el PAMO (pago por mantenimiento y operación).
8. Cabe señalar que la empresa financia sus inversiones a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y de ser el caso que dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación. El Cuadro N° 2 resume las principales características del Pago por Servicio.

Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS			
Ingresos ¹	Monto (miles USD)	Fuentes	Procedimiento de pago
PPO	31 025 ²		Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
PAS =	+	▪ Peaje ▪ Cofinanciamiento	
PAMO	2 035 ²		Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.

1/ Nota: PPO=Pago por Obras, PAMO= Pago por Conservación y Operación

2/ Correspondiente a la Propuesta Económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

9. El cálculo del cofinanciamiento se realiza mediante la siguiente fórmula:

$$Cofin = PPO + PAMO - (RecPeaje - Prov.EmergenciaVialExtraor)$$

Donde:

- Cofin: Cofinanciamiento del CONCEDENTE.
 - RecPeaje: Recaudación de Peaje.
 - Prov.EmergenciaVialExtraor: Provisión por Emergencia Vial Extraordinaria.
10. De acuerdo con la cláusula 9.7 del contrato de concesión los recursos necesarios para el Cofinanciamiento se harán efectivos a través del MTC, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento:
 - Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en el Proyecto de Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el Concedente se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS.
 - Para estos efectos, PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 1446-2008/PROINVERSIÓN, de fecha 10 de diciembre de 2008, ha informado al Concedente la Propuesta Económica del Adjudicatario y los compromisos que el Concedente deberá honrar en virtud del presente Contrato.
 - Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional del

¹ Este representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación



Presupuesto Público ha manifestado mediante Oficio N° 111-2009-EF/76.15, de fecha 03 de febrero de 2009, que ha tomado conocimiento que el MTC mediante Oficio N° 033-2009-MTC/09.03, de fecha 15 de enero de 2009, ha comunicado su obligación contractual de incorporar los montos del PPO y PAMO² en las partidas presupuestarias correspondientes.

11. En lo referido al ajuste del Pago por Conservación y Operación (en adelante, PAMO), se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior.
12. Adicionalmente, se tiene previsto que el monto del PAMO debe ser reajustado anualmente de acuerdo con la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

$$PAMO_{Ajustado} = PAMO \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0}$$

Donde:

$PAMO_{Ajustado}$:	Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula
0:	Fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial correspondiente al 30 de mayo de 2008.
i :	Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la cuota i del PAMO.
IPC :	Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
TC :	Tipo de Cambio.

13. La empresa no ha recibido pagos PAO durante el 2019; sin embargo, los ingresos por el concepto de costos de operación y mantenimiento de la vía (PAMO) ascendieron a 8,9 millones de soles.
14. Cabe señalar que, a diciembre de 2019, el Concesionario percibe ingresos por concepto de cobro de peaje, debido a que ya se encuentra en la fase de la explotación de la carretera.

Modificaciones Contractuales

15. A diciembre de 2019, el Concesionario y el Concedente han suscrito dos (02) Adendas al Contrato de Concesión. Los temas principales tratados en dichas Adendas se resumen en el Cuadro N° 3.

² Se hará efectivo cuando se inicie la explotación de la vía concesionada.



Cuadro N° 3 Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales

Adenda 1

Fecha de suscripción:	30 de abril de 2010
Principales temas:	Se precisaron diversos aspectos operativos de las fórmulas establecidas en el Contrato de Concesión para el pago del Pago Anual por Obras (PAS), con la finalidad de ayudar a mejorar la ejecución del mismo. Además, en aras de ser consistente con las modificaciones anteriores se modificó el apéndice II del Anexo II referidos a los pagos que el Concedente debe efectuar al Concesionario en el Fideicomiso de Administración.

Adenda 2

Fecha de suscripción:	11 de abril de 2017
Principales temas:	(1) Inclusión de párrafo en la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las obras de Construcción. (2) Inclusión de párrafos en la cláusula 9,11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Como se aprecia, el 11 de abril de 2017, el Concesionario y el Concedente suscribieron la Segunda Adenda al Contrato de Concesión, por la cual se incluyó un párrafo a la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las Obras de Construcción. Asimismo, se incluyó cinco párrafos en la cláusula 9.11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio deteriorados por el uso normal de la vía desde junio de 2012 hasta la aceptación de las obras.

II.3. Área de Influencia

17. La Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Huaral, en la región Lima. Esta facilita el intercambio comercial entre los distritos de la provincia de Huaral (8 distritos en total) con los centros de comercialización ubicados en la Costa (ver Figura N° 1).

Figura N° 1
Área de Influencia de la Concesión



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.



II.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

18. La Concesión está ubicada en la provincia de Huaral y comprende 76,5 kilómetros subdivididos en 3 tramos. Como se muestra en el Cuadro N° 4, el primer tramo abarca una longitud de 9,35 km que van desde el Ovalo Chancay hasta Huaral; el segundo va desde Huaral hasta Acos y tiene una extensión de 55,65 km por lo que constituye el tramo más largo de la concesión y finalmente, el tercero va desde Desvío Variante Pasamayo hasta Huaral con una longitud de 11,5 km.

Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión				
Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Óvalo Chancay	Huaral	9,35	Huaral
2	Huaral	Acos	55,65	Huaral
3	Dv. Variante Pasamayo	Huaral	11,5	Huaral
Total			76,5	

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. En lo que respecta a las obras construidas en cada Tramo, a diciembre de 2019, estas poseen las siguientes características (Ver Cuadro N° 5):
- ✓ El ancho de la vía del tramo 1 es de 6,5 metros para el caso de la doble calzada y 7,0 metros en el segmento que tiene una sola calzada. Asimismo, el espesor es de 0,10 metros.
 - ✓ En lo que respecta al tramo 2 la vía es de una calzada; entre el km 0+000 y 23+740 cuenta con un ancho de 9,0 metros, mientras que entre el km 23+740 y 55+520 es de 6,5 metros.
 - ✓ Por su parte el tramo 3, en todo el segmento del tramo tiene una vía de una sola calzada con un ancho de 7,3 metros y berma a cada lado de 0,6 metros.

Cuadro N° 5 Concesión Chancay Acos: Obras construidas		
Tramo	Longitud (km)	Tipo de Obra
Tramo 1: Óvalo Chancay - Huaral	8+757,86	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 2: Huaral - Acos	55+520	Tipo: Carpeta Asfáltica
Tramo 3: Dv. Variante Pasamayo - Huaral	10+992,72	Tipo: Carpeta Asfáltica

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

20. La Figura N° 2 muestra la unidad de peaje y estación de pesaje móvil Huataya. Así también el cobro de la tarifa de peaje a los usuarios, aprobado por el Ositrán.



Figura N° 2
Unidad de Peaje y Pesaje Huataya



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Equipamiento

21. Dado que se ha iniciado la etapa de explotación de la Concesión el Concesionario se cuenta con equipos de peaje y pesaje en el tramo Huaral-Acos.



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros compromisos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
23. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios³:
- Servicio de central de emergencia, que funciona durante las 24 horas de todos los días del año (desde la fecha de inicio de la explotación).
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
 - Para el caso de Chancay – Acos se deberá implementar el Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.
24. Además de lo anterior, otro de los servicios obligatorios que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitiría cobrar una tarifa previamente aprobada por el Regulador, es por el uso de los servicios higiénicos en las unidades de peaje. Cabe señalar que el contrato establece que estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience su etapa de operación.

³ De estos servicios obligatorios aún no se han puesto en operaciones dado que dicha concesión aún no está en etapa de explotación de la misma.



IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

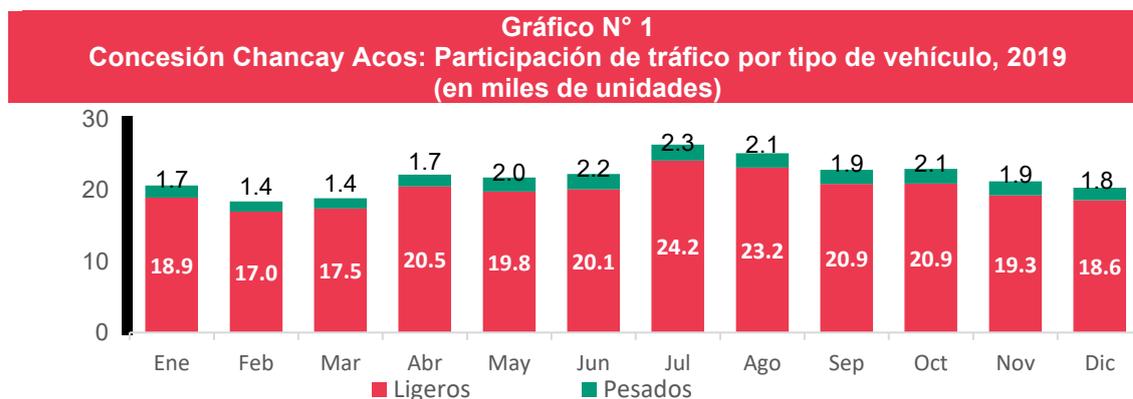
25. En el caso de las concesiones viales, las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación. Así, considerando que el Concesionario inició el cobro de peajes el 23 de marzo de 2018, la información que se presenta a continuación corresponde al periodo posterior a dicha fecha, por lo que la información correspondiente a 2018, no incluye el tráfico de la vía entre el 01 de enero al 22 de marzo de dicho año.

IV.1. Tráfico vehicular

26. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido en número de unidades vehiculares, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁴. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Huataya.

Tráfico en unidades vehiculares

27. Durante el 2019, el número total de vehículos que transitaron por la carretera Chancay Acos ascendió a 263 mil, de los cuales la mayor proporción (91,5%) correspondió a vehículos ligeros, alcanzando este tipo de vehículos las 241 mil unidades. Con el fin de analizar si el tráfico ha presentado una evolución creciente desde el inicio de su explotación, se ha comparado el flujo vehicular registrado entre abril – diciembre de 2019 con el mismo periodo de 2018, observándose un incremento de 5% en el tráfico de vehículos ligeros y una disminución de -6,7% en el flujo de vehículos pesados. En el Gráfico N° 1 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo del año.



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

28. En términos de ejes cobrables, los vehículos que circularon por la vía presentaron en total 289,6 mil ejes, de los cuales el 16,8% corresponde a los vehículos pesados, de los cuales la mayor cantidad de unidades correspondió a vehículos de 2 y 3 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 6, los vehículos ligeros contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 241 mil ejes (83,2% del total de ejes).

⁴ 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@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



Cuadro N° 6
Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2019
 (en miles de unidades y de ejes)

PEAJE HUATAYA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	241	19,7	2,3	0,17	0,14	0,16	0,02	263,3
Ejes Cobrables	241	39,4	6,9	0,69	0,69	0,94	0,16	289,6

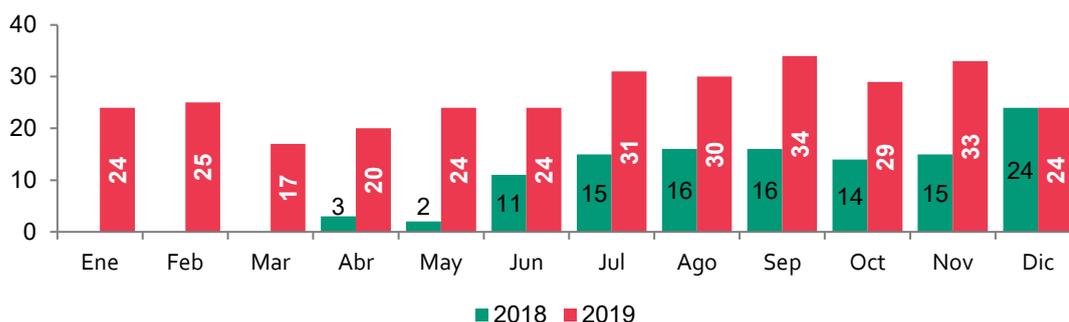
Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

29. Como se ha mencionado previamente, el concesionario tiene la obligación de brindar servicios complementarios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
30. Al respecto, entre abril – diciembre de 2019, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 249, cifra que representó un incremento de 114,7% con relación a las llamadas efectuadas el mismo periodo del año anterior (116 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 2, el año 2019, los meses de setiembre y noviembre fueron los que concentraron el mayor número de llamadas.

Gráfico N° 2
Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Asimismo, como se muestra en el Cuadro N° 7, de las 315 llamadas para reportar incidentes o accidentes en la vía efectuadas por los usuarios en 2019, la mayor proporción tuvo como objetivo solicitar auxilio mecánico (93,7%), aunque en menor proporción también se registraron llamadas para reportar accidentes de tránsito (5,1%) y otros eventos (1,2%). Es importante mencionar que del total de llamadas de emergencia, en ninguna de ellas se reportó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 7 Concesión Chancay Acos: Motivo de llamadas de emergencia, 2019

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	-	295	-	-	295	295
Accidente de Tránsito	-	16	-	-	16	16
Otros	-	4	-	-	4	4

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

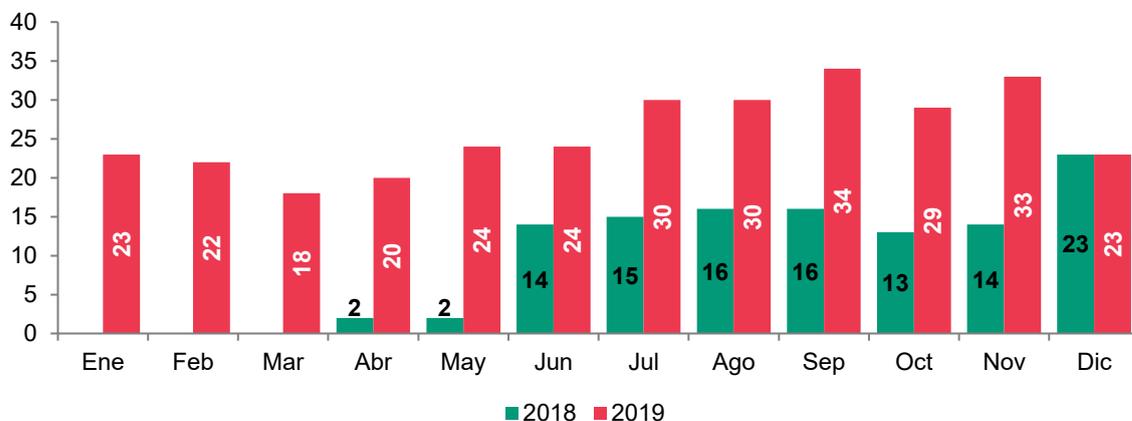
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el año 2019, el Concesionario proporcionó un total de 310 servicios de atención de emergencia mecánica a lo



largo del año, siendo los meses de setiembre y noviembre los que presentaron mayor cantidad de auxilios mecánicos. Entre abril – diciembre de 2019, se atendieron 247 asistencias mecánicas, cifra mayor en 114,8% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

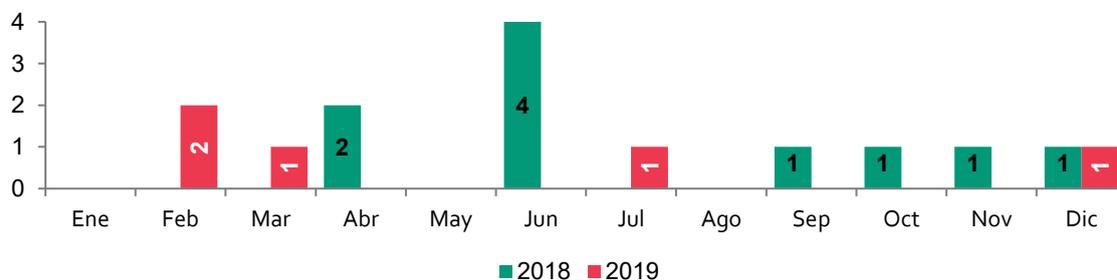
Gráfico N° 3
Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2019



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Adicionalmente, durante todo el 2019, el Consorcio Concesión Chancay Acos atendió un total de 5 emergencias relacionadas con atenciones médicas, solo se solicitó este servicio en los meses de febrero, marzo, julio y diciembre. En tanto, entre abril – diciembre de 2018, se atendieron 10 emergencias.

Gráfico N° 4
Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



V. ESQUEMA TARIFARIO

34. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2012-CD-OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de la Concesión. De acuerdo con dicha Resolución, la Tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueran aplicables. La Tarifa básica asciende a S/ 2,00 y la diferenciada a S/ 1,00 (Ver Cuadro N° 8).
35. Al 23 de marzo del 2018, la empresa ha iniciado la etapa de explotación; por ende, se viene recaudando por concepto de cobro de la tarifa fijada por el Regulador. El Concesionario realiza anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión. En abril de 2019 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 2,40 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la estación de Huataya, lo cual representó un incremento de 20% en relación con las tarifas establecidas en marzo de 2018 (S/ 2,00 por unidad y eje).

Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador (Incluye IGV)

Concesión	Tarifa		Descripción ^{1/}
Chancay-Huaral-Acos	Básica	2,40	Por eje cobrable y por sentido.
	Diferenciada	1,20	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 33,6 km.

1/ Las unidades de vehículos ligeros equivalen a un eje cobrable.

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. De acuerdo con la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión el mecanismo de actualización de la tarifa consiste en que cada doce meses el Concesionario reajuste el Peaje de forma ordinaria, a partir de la fecha de Inicio de la explotación. Este reajuste se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste de Peajes:

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

Donde:

$Peaje_{ajustado}$	Monto por cobrar en Soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
$Peaje$	Monto en 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).

37. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al Peaje mencionado en esta Cláusula deberá sumarse el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Sol más próximos.
38. El peaje será determinado por el Regulador antes de la Fecha de Inicio de la Explotación, para lo cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.

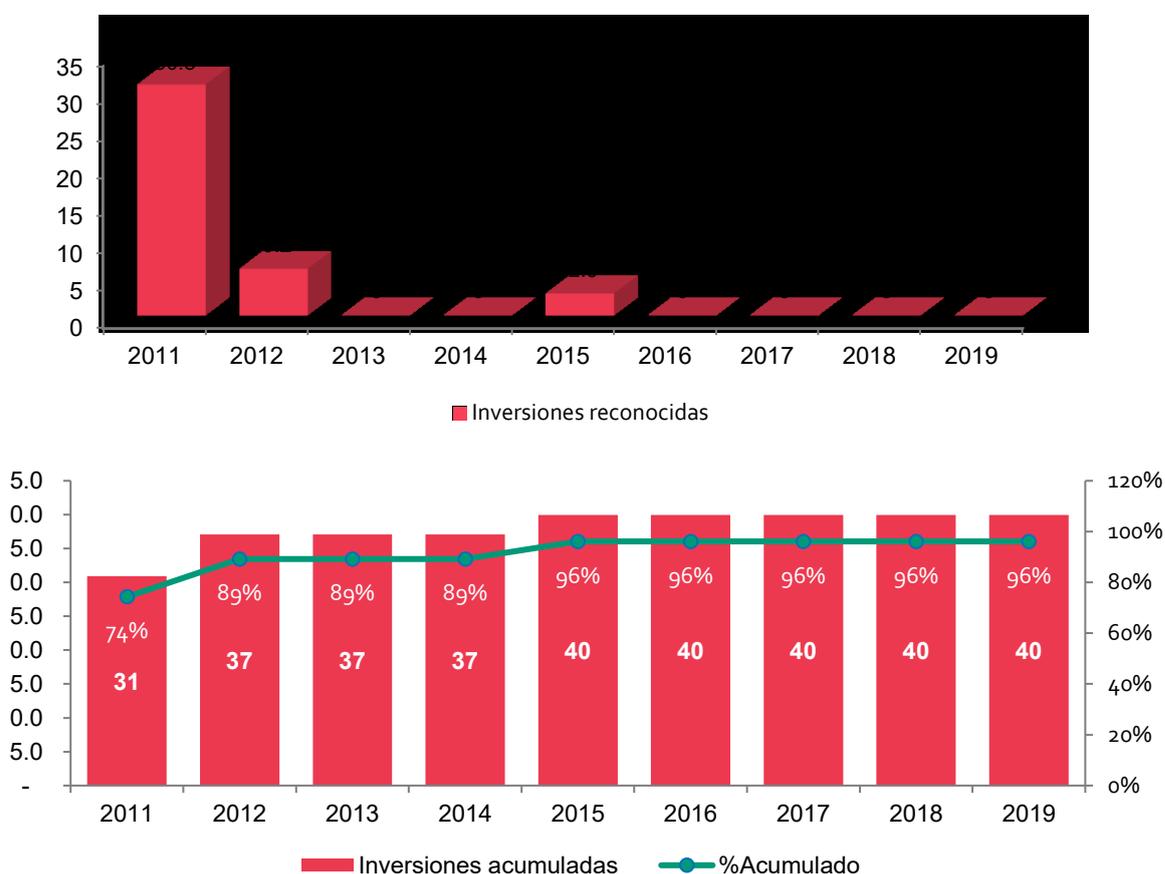


VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

39. Al 31 de diciembre del año 2019, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 39,97 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 96,1% del total de la inversión comprometida (USD 41,57 millones, incluido IGV), el cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). Cabe indicar que en el 2019, el Concesionario no realizó inversiones. El Gráfico N° 5 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2011 hasta el 2019.
40. 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 a obras accesorias⁵ y obras adicionales⁶. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (52,20 km) y para ser intervenidos (24,30 km) como parte de la obra principal.

Gráfico N° 5
Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 – 2019
(En millones de USD, incluido IGV)



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

⁵ 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.

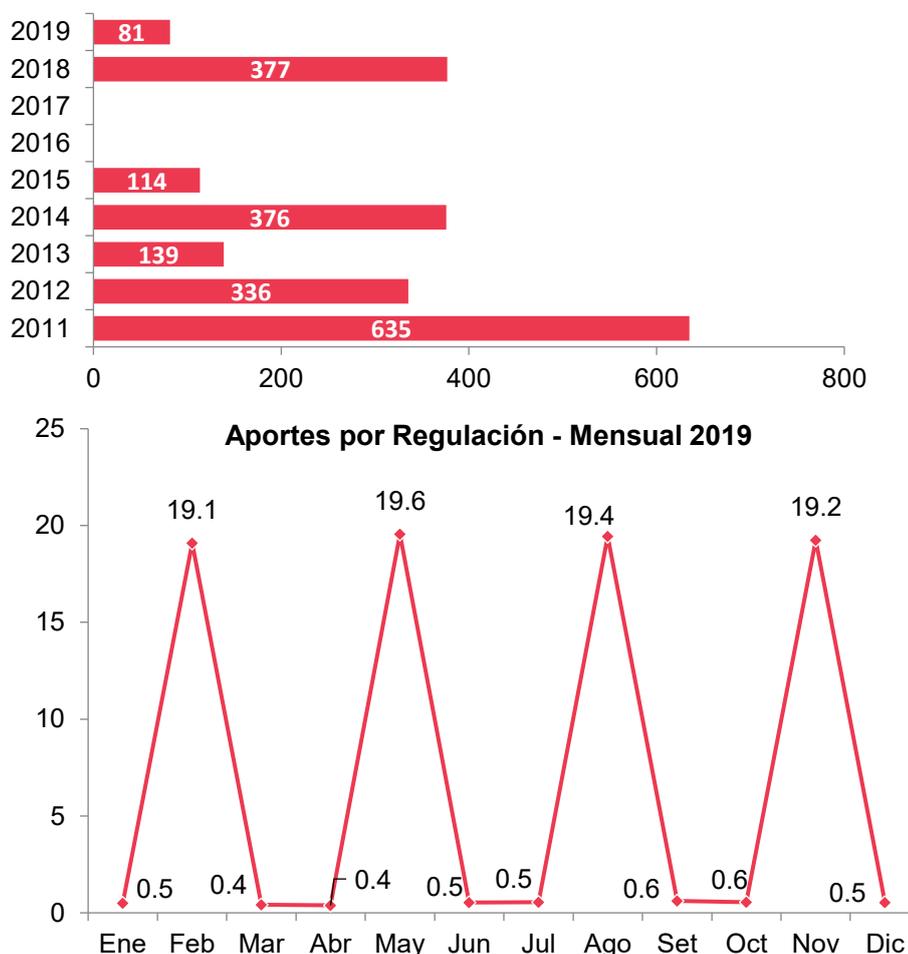
⁶ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de 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.



VI.2. Pagos al Estado

41. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% del valor de la facturación anual, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917, el cual proviene del cofinanciamiento transferido por el Concedente.
42. Así, en el 2019, el Aporte por Regulación pagado al Ositrán por parte del Concesionario fue de S/ 81,4 mil, cifra menor en 78,4% respecto del año anterior. El Gráfico N° 6 muestra los pagos por concepto de aportes por regulación que hizo el Concesionario desde el 2011 a la fecha. Como se aprecia, el concesionario no había efectuado pagos durante el 2016 y 2017, pues no había percibido ingresos por construcción de obras.

Gráfico N° 6
Concesión Chancay Acos: Aporte por Regulación 2011 – 2019
(en miles de Soles)



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



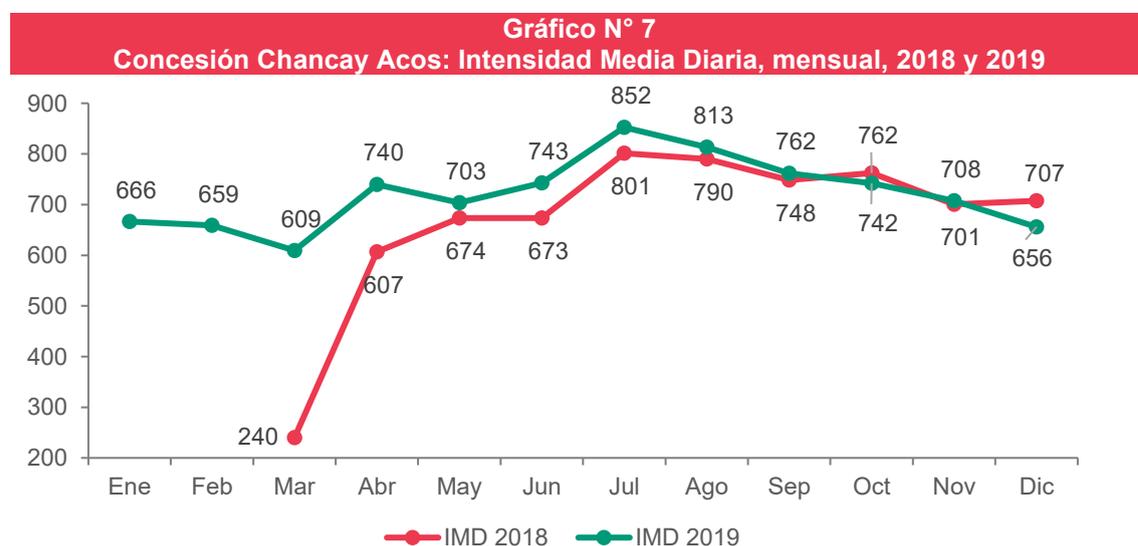
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

43. De acuerdo con el Contrato de Concesión, corresponde al Ositrán la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe 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 cuales son exigibles al Concesionario en su etapa de operación.
44. 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 servicio en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros. De acuerdo con el apéndice 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95%.
45. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁷. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2019, la rigurosidad de la vía concesionada registró un nivel de IRI de 1,44 metros por kilómetro, cumpliendo con lo establecido el Contrato de Concesión de tener un valor inferior a 3,5.

VII.2. Indicadores de tráfico

El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)⁸ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 7, el IMD promedio de 2019 resultó cercano a 721 vehículos por día. Asimismo, entre abril y diciembre de 2019, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en promedio que los respectivos meses del año anterior en 4%; sin embargo, cabe notar que en el último trimestre de 2019 se evidenció que el flujo vehicular descendió, alcanzando un IMD inferior al del año anterior.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷ 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 Deslizando Máxima, en un intervalo de 1km.

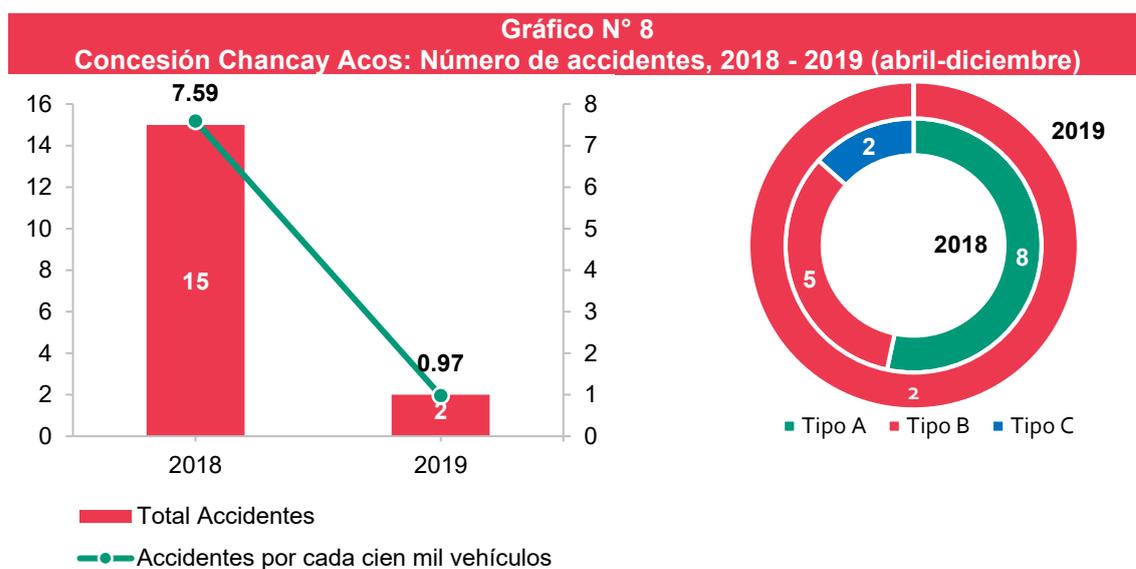
⁸ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



VII.3. Accidentes

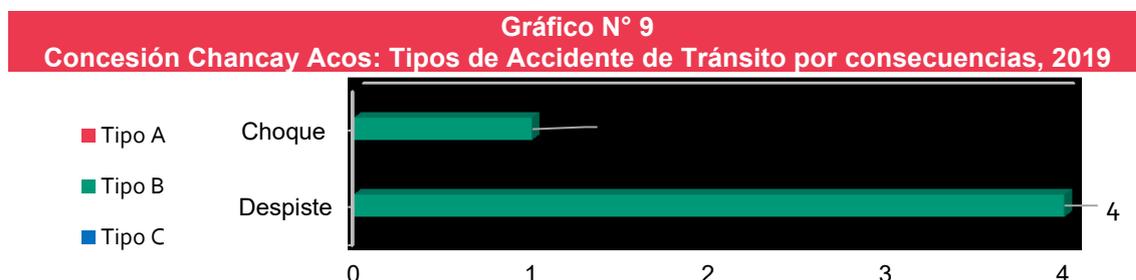
46. Durante el 2019, se registraron 5 accidentes a lo largo de la vía concesionada, cifra bastante menor a los 15 accidentes producidos en el periodo comprendido entre el 23 de marzo al 31 de diciembre de 2018. Ello también se ve reflejado al medir el número de accidentes por cada cien mil vehículos, indicador que permite aislar la variación del tráfico vehicular, apreciándose la mejora de dicho indicador al reducirse de 7,59 a 0,97 (accidentes por cada cien mil vehículos) entre abril y diciembre de 2018 y 2019 respectivamente (Ver gráfico N° 8).
47. Cabe mencionar que los 5 accidentes ocurridos durante 2019 fueron accidentes de tipo B, es decir, que tuvieron como consecuencia personas heridas, no registrándose ningún fallecido. La cifra de heridos registrados en 2019 fue de once (11) personas.



Nota:
Tipo A Accidentes con daños materiales
Tipo B Accidentes con heridos
Tipo C Accidentes con fallecidos

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. El Gráfico N° 9 muestra que de los 5 accidentes ocurridos en 2019, 4 de ellos estuvieron asociados a despistes en la Vía, mientras que el restante estuvo asociado a un choque.

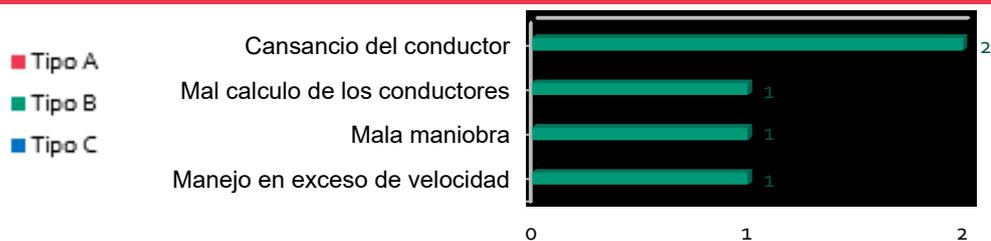


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. Entre las causas probables de los cinco (5) accidentes ocurridos en el año 2019, dos (2) casos se deben al cansancio del conductor, mientras que los restantes se atribuyen a imprudencias de los conductores.



Gráfico N° 10
Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2019



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

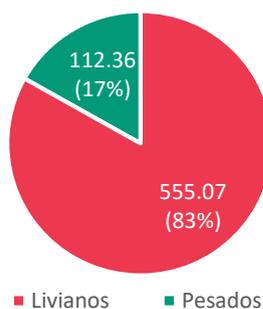


VIII. INDICADORES COMERCIALES

50. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 667,4 mil durante el año 2019. Cabe señalar que el 83,2% de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 16,8% correspondió a vehículos pesados, tal como se puede observar en el Gráfico N° 11.

Gráfico N° 11
Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2018 - 2019
 (En miles de soles y %)

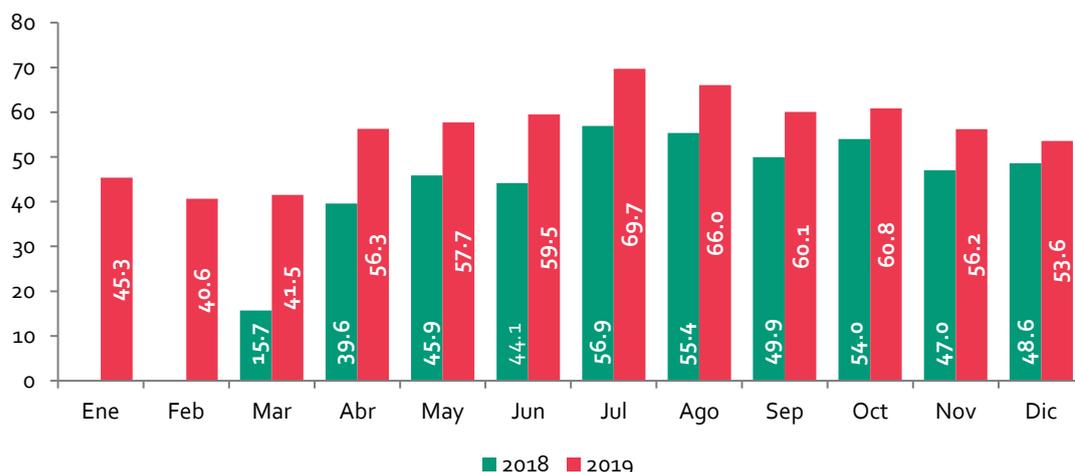
Ingresos por tipo de vehículo, 2019



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. En el 2019, el mes en el que se registró la mayor recaudación de peaje fue julio con S/ 69,7 miles. Como se muestra en el gráfico N° 12, abril del 2019 presenta la mayor variación (42,2%) respecto del mismo mes del año anterior. En general, entre abril y diciembre de 2019, se experimenta un incremento en la recaudación ascendente a S/ 540 miles.

Gráfico N° 12
Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2018 - 2019
 (En miles de soles)



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

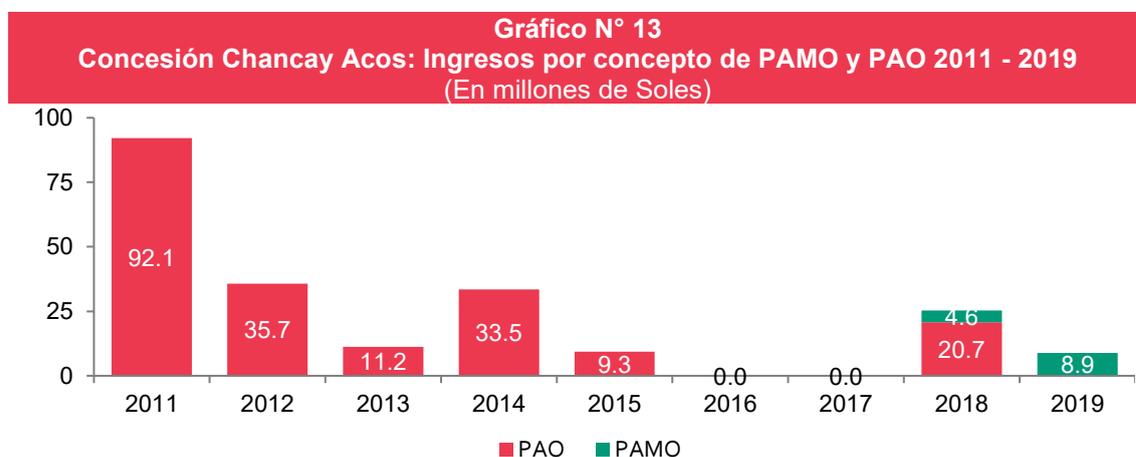
52. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)⁹, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁰.

⁹ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁰ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



53. Cabe señalar que, en la medida que la concesión se encuentra en etapa de explotación, se han iniciado los trabajos de mantenimiento rutinario, por lo que el Concesionario ha recibido ingresos por concepto de PAMO desde el año 2018. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante los años 2016 y 2017, el Concesionario no ha percibido ingresos por concepto de PAO¹¹. En general, entre 2011 y 2019, los ingresos totales por concepto de PAO y PAMO ascendieron a S/ 181,8 millones y S/ 13,5 millones, respectivamente.



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados de Resultados Integrales

54. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago por Obra (PPO)¹² y Pagos por Conservación y Mantenimiento (PAMO)¹³.
55. En el año 2019, el Concesionario Consorcio Chancay-Acos S.A. reportó ingresos por S/ 5,1 millones, lo cual representa una disminución del 72,9% respecto al ejercicio 2018, esta disminución se explica porque en el 2019 no se generó ningún ingreso por servicios de construcción (PPO); sin embargo, el rubro de ingresos de operación (PAMO) ascendió a S/ 5,1 millones, representando un incremento de 32,4%.
56. En línea con lo anterior, los costos en los que incurrió la empresa también presentaron una disminución pasando de S/ 20,3 millones en el año 2018 a S/ 4,6 millones para el ejercicio 2019, representando una disminución de 77,2%. Ello, en la medida que no se desplegaron actividades de construcción de obras, por lo que no se incurrió en ningún costo en dicha partida, registrándose costos asociados a las actividades de mantenimiento de la vía.
57. El efecto neto de los ingresos y costos de operación ha significado que para el ejercicio 2019, el concesionario obtuviera una utilidad bruta de S/ 491 mil, a diferencia del año anterior en el que a nivel de resultados brutos se registraba una pérdida de S/ 1,4 millones.
58. En el ejercicio 2019, los gastos financieros ascendieron a S/ 186 mil, lo que implicó una disminución del 50,8% respecto al ejercicio 2018. Este hecho explica principalmente que la utilidad neta se haya incrementado de una pérdida de S/ 1,5 millones en el ejercicio 2018 a una

¹¹ Cabe indicar que si bien la concesión recibe ingresos a través del Pago por Obra (PPO), en términos presupuestales, se asignan los recursos a dicha concesión como PAO.

¹² Según el contrato de concesión, es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario, que será cancela a través del Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de los avances de obra.

¹³ Según el contrato de concesión, es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de Conservación y/o operación en que incurre el concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo a los índices de serviciabilidad previstos en el contrato.



utilidad de S/ 579 mil en el ejercicio 2019, lo cual evidencia una situación de notable mejoría para la empresa.

Cuadro N° 9 Estado de Resultados Integrales. 2019 - 2018
(En miles de soles)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos por operatividad de la concesión	5 122	3 869	100,0%	20,4%	32,4%
Ingresos por servicios de construcción	-	15 051	0,0%	79,6%	-100,0%
Ingresos por operatividad y construcción	5 122	18 920	100,0%	100,0%	-72,9%
Costos de la concesión y servicios de construcción	(4 631)	(20 278)	-90,4%	-107,2%	-77,2%
Utilidad bruta	491	(1 359)	9,6%	-7,2%	-136,2%
Gastos operativos	(1)	(5)	0,0%	0,0%	-71,0%
Gastos generales	55	69	1,1%	0,4%	-20,0%
Utilidad operativa	545	(1 294)	10,6%	-6,8%	-142,1%
Ingresos financieros	56	0	1,1%	0,0%	28275,4%
Gastos financieros	(186)	(379)	-3,6%	-2,0%	-50,8%
Diferencia de cambio, neta	(19)	31	0%	0%	-160,8%
Utilidad antes de impuesto a la renta	397	(1 642)	7,7%	-8,7%	-124,2%
Impuesto a la renta	182	173	4%	1%	5,1%
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	579	(1 469)	11%	-8%	-139,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

59. En lo que respecta al EBITDA¹⁴, este ascendió a S/ 948 mil en el ejercicio 2019, representando un aumento de S/ 1,9 millones, en comparación con la situación de pérdida que enfrentó la empresa en el ejercicio 2018. Ello se explica por un mejor desempeño a nivel de utilidad operativa en el 2019, la cual representa el 57,5% del total del EBITDA, con lo cual se evidencia una mejoría sustancial respecto al ejercicio 2018.

Cuadro N° 10 EBITDA. 2019 - 2018
(En miles de soles)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2019	2018	2019 / 2018
Utilidad Operativa	545	(1 294)	57,5%	130,5%	-142,1%
Depreciación y amortización	403	302	42,5%	-30,5%	33,1%
EBITDA	948	(992)	100,0%	100,0%	-195,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IX.2. Estado de Situación Financiera

60. El Activo Total asciende a S/ 23,9 millones en 2019, y representa una disminución del 32% respecto al ejercicio 2018, la disminución del Activo Total es explicada principalmente por una disminución en un 45% del activo corriente, en particular por una disminución del 44% el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo.
61. En el 2019 se aprecia también que el Pasivo Total representó el 87% del Activo Total, a su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente representa menos del 1% del activo total y el pasivo no corriente representa el 86% del activo total. En el ejercicio 2018, el Pasivo Total representó el 93% del Activo Total, mientras que el Pasivo Corriente el 27% del activo total, con lo cual se evidencia que ha habido una disminución sustancial de las deudas de corto plazo, siendo, en el ejercicio 2019, la cuenta *cuentas por pagar a empresas relacionadas* la más relevante, representando el 64% del Activo Total.

¹⁴ EBITDA es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



62. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2019, asciende a S/ 3,2 millones, y representa el 13% del Activo Total, su principal cuenta es la de Capital Social, la cual representa el 21% del Activo Total. La cuenta de Patrimonio Neto se incrementó en el ejercicio 2019 en 22% respecto al ejercicio 2018, el componente que explica dicho incremento es la cuenta de Ganancias Acumuladas (pérdida), que registró menores pérdidas en el 2019 en comparación con el 2018.

Cuadro N° 11 Estado de Situación Financiera, 2019 - 2018
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	13 531	24 590	PASIVO CORRIENTE	42	9 603
Efectivo y equivalente de efectivo	10 678	18 961	Cuentas por pagar comerciales	19	54
Cuentas por cobrar comerciales	1 894	1 864	Otras cuentas por pagar	5	0
Cuentas por cobrar a relacionadas	172	85	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	18	9 548
Otras cuentas por cobrar	0	2 434			
Servicios y otros contratados por anticipado	788	1 246	PASIVO NO CORRIENTE	20 680	22 831
			Otras cuentas por pagar	286	116
			Cuentas por pagar a empresas relacionadas	15 397	20 544
			Ingresos diferidos	4 996	2 171
ACTIVO NO CORRIENTE	10 386	10 456	TOTAL PASIVO	20 721	32 434
Impuesto a la renta diferido	1 080	898			
Otras cuentas por cobrar	4 964	4 814	PATRIMONIO NETO	3 197	2 612
Edificaciones, maquinaria y equipos, neto	3 778	4 138	Capital social	5 034	5 034
Intangibles	565	608	Resultados acumulados	(1 837)	(2 422)
TOTAL ACTIVO	23 918	35 046	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	23 918	35 046

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 12 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2019 - 2018
(En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2019	2018	2019 / 2018		2019	2018	2019 / 2018
ACTIVO CORRIENTE	57%	70%	-45%	PASIVO CORRIENTE	0%	27%	-100%
Efectivo y equivalente de efectivo	45%	54%	-44%	Cuentas por pagar comerciales	0%	0%	-64%
Cuentas por cobrar comerciales	8%	5%	2%	Otras cuentas por pagar	0%	0%	821%
Cuentas por cobrar a relacionadas	1%	0%	102%	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	0%	27%	-100%
Otras cuentas por cobrar	0%	7%	-100%				
Servicios y otros contratados por anticipado	3%	4%	-37%	PASIVO NO CORRIENTE	86%	65%	-9%
				Otras cuentas por pagar	1%	0%	146%
				Cuentas por pagar a empresas relacionadas	64%	59%	-25%
				Ingresos diferidos	21%	6%	130%
ACTIVO NO CORRIENTE	43%	30%	-1%	TOTAL PASIVO	87%	93%	-36%
Impuesto a la renta diferido	5%	3%	20%				
Otras cuentas por cobrar	21%	14%	3%	PATRIMONIO NETO	13%	7%	22%
Edificaciones, maquinaria y equipos, neto	16%	12%	-9%	Capital social	21%	14%	0%
Intangibles	2%	2%	-7%	Resultados acumulados	-8%	-7%	-24%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-32%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-32%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



IX.3. Indicadores Financieros¹⁵

• **Análisis de Ratios de Liquidez**

63. En los ejercicios 2019 y 2018, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica¹⁶, prueba ácida¹⁷ y liquidez absoluta¹⁸, lo cual refleja que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente).
64. En el ejercicio 2019, se experimenta un considerable aumento de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2018, debido principalmente a la notable reducción de sus pasivos de corto plazo, particularmente por la reducción de las cuentas por pagar a empresas relacionadas, así, el ratio de liquidez clásica, que relaciona el activo corriente con el pasivo corriente, pasó de 2,56 a 325,1 entre 2018 y 2019; el ratio de la Prueba Ácida, que relaciona el activo corriente menos los gastos pagados por anticipado y el pasivo corriente aumenta de 2,43 a 306,5 y el ratio de liquidez absoluta, que relaciona el efectivo y equivalente de efectivo con el pasivo corriente, aumenta de 1,97 a 256,5; de esta forma por cada sol de pasivo corriente corresponde S/ 325,1, S/ 306,5 y S/ 256,6 al medirse con cada uno de los ratios indicados, denotando que la empresa tiene elevada capacidad para respaldar sus obligaciones de corto plazo.

Cuadro N° 13 Ratios de Liquidez, 2019 – 2018

Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	325,05	2,56
Prueba ácida	306,13	2,43
Liquidez absoluta	256,50	1,97

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

65. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio¹⁹, Endeudamiento del Activo²⁰, Calidad de la Deuda²¹ e Índice de Solvencia²², permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido. Asimismo, el análisis del Estado de Situación Financiera evidencia que la reducción del nivel de apalancamiento ha disminuido debido a una reducción del pasivo total y principalmente por el pago del monto íntegro de la deuda que la empresa tenía con sus empresas relacionadas que impactó sustancialmente en la reducción del pasivo corriente.
66. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2019 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 6,5 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2018 se aprecia una significativa disminución, dado que en el 2018 dicho ratio fue de 12,4, es decir, por cada S/ de patrimonio corresponde S/ 12,4 de deuda, como se indicó anteriormente esta reducción de la deuda (pasivo total) se condice con la disminución de las cuentas por pagar a empresas relacionadas.

¹⁵ Incluir la evolución de los ratios desde el inicio de la concesión en el Anexo estadístico. Podría presentarse gráficos con la situación relativa por tipo de vía y/o respecto a todas las concesiones.

¹⁶ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁷ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

¹⁸ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

¹⁹ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²⁰ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²¹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

²² Calculado como Activo Total / Pasivo Total



67. El ratio endeudamiento del Activo también disminuye en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, así, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 86,6% por el pasivo total. En el ejercicio 2018, el valor de este ratio es de 92,5%, denotando una disminución del financiamiento del activo total con recursos de terceros.
68. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 0,2% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), considerando que este indicador era de 26,6% en el ejercicio 2018, es posible concluir que la empresa ha reducido sustancialmente su endeudamiento de corto plazo.
69. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,2 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, para el ejercicio 2018 este indicador es de 1,1, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2019 la empresa registra una mejora en su nivel de solvencia.

Cuadro N° 14 Ratios de Endeudamiento, 2019 – 2018

Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	6,5	12,4
Endeudamiento del Activo	86,6%	92,5%
Calidad de la Deuda	0,2%	29,6%
Índice de Solvencia	1,2	1,1

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• **Ratios de Rentabilidad**

70. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. En 2019, el margen bruto²³ ha aumentado, alcanzando el valor de 9,6%, en comparación con el valor de 2018 que fue de - 7,2%. Situación similar se refleja a nivel de margen operativo²⁴ que paso de - 6,8% en el 2018 a 10,6% en el 2019, estos resultados se explican por las utilidades positivas registradas en 2019 en línea con la reducción de los costos y gastos operativos. De igual forma, el margen neto²⁵ también aumentó de - 7.8% a 11,3% en el mismo periodo, lo que implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene S/ 11,3 de utilidad neta. La mejora de este indicador no solo se debe las utilidades operativas positivas, sino también por la reducción de los gastos financieros. En general, se evidencia una mayor eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos durante 2019, permitiéndole revertir la situación de pérdidas financieras en que se encontraba en el 2018.
71. El margen EBITDA²⁶ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2019 el margen de EBITDA es de 18,5%, y en el ejercicio 2018 es negativo en 5,2%, estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
72. El ROE²⁷ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 mejora sustancialmente respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 18,1 de utilidad neta, en el ejercicio 2018 por cada S/100 de patrimonio se obtiene S/ 56,2 de pérdida.

²³ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²⁴ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁵ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

²⁶ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

²⁷ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total



73. De la misma forma el ROA²⁸ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta un aumento significativo, de un valor negativo de 4,2% en el 2018 a 2,4% en el 2019. El aumento de este indicador se debe al aumento de las utilidades netas y en general a la mejora de los resultados operativos.

Cuadro N° 15 Ratios de Rentabilidad, 2019 – 2018

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	9,6%	-7,2%
Margen Operativo	10,6%	-6,8%
Margen Neto	11,3%	-7,8%
Margen EBITDA	18,5%	-5,2%
ROE	18,1%	-56,2%
ROA	2,4%	-4,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

X. CONCLUSIONES

74. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Chancay Acos, 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 registrados fue de 263 mil, de los cuales el 91,5% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 9,5% restante a vehículos pesados.
 - (ii) Al 31 de diciembre de 2019, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 39,97 millones, lo cual significó un avance del 96,1% de la inversión comprometida.
 - (iii) En el 2019, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 81,4 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos).
 - (iv) El número de accidentes ha disminuido entre abril – diciembre 2018 y 2019, pasando de 15 a 2, además, el número de accidentes por cien mil vehículos se ha reducido en 87,2%, en contraste con el mayor tráfico de vehículos por la vía. Por otra parte, considerando todo el año 2019, se atribuye el 60% de los accidentes a la imprudencia de los conductores y 40% al cansancio de los mismos.
 - (v) En lo que respecta a reclamos realizados por los usuarios, no se registró ningún incidente durante el 2019.
 - (vi) La reducción de los costos y gastos financieros permitió que la empresa puede obtener resultados positivos, revirtiendo la situación de pérdida financiera en la que estuvo en 2018, alcanzando una utilidad neta de S/ 579 mil en el ejercicio 2019. Las utilidades positivas tuvieron impacto en los ratios de rentabilidad de la empresa, mostrando la eficacia de la misma en la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos de la empresa en dicho año. De otro lado, el pago de las deudas que la empresa mantenía con empresas relacionadas, tuvo un impacto notable en la reducción de su pasivo corriente, mejorando así su posición de endeudamiento frente a terceros.

²⁸ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



XI. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A. CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO– HUARAL -ACOS			
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 80,85 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none">- Ovalo Chancay – Huaral (9,35 Km.)- Huaral – Acos (55,65 Km.)- Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 Km.)	Anexo I (p. 96)
2	Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	Quince años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 9.1. (p. 54) Anexo XI (p. 353)
5	Adendas	Adenda 1: 30 de abril de 2010. Modificación del primer párrafo del numeral 1.10 del Apéndice II del Anexo II.2, primer párrafo del numeral 1.11 del Apéndice II del Anexo II.2 y numeral 1.3 del Apéndice IV del Anexo II.1 del Anexo II.	Adenda 1
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5 (p. 24)
7	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, aproximadamente USD 951 140)	Anexo A (p. 01)
8	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">- De responsabilidad civil.- Sobre los bienes de la Concesión.- De riesgos laborales.- Otras pólizas.	Cláusula 12.2. a) (p. 64) Cláusula 12.2. c) (p. 64-65) Cláusula 12.2.b) (p. 65) Cláusula 12.2. d) (p. 65)
9	Inicio de operaciones	El Inicio de la Construcción es a los 30 Días Calendario, contados a partir de verificar: Entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, Aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería, Aprobación del EIA, Obtención de recursos financieros para los primeros Hitos de Construcción. Pólizas de seguro. Fideicomiso de Administración. Viabilidad del proyecto, si fuera el caso.	Cláusulas 6.16. (p. 42-43)
10	Tarifas fijadas en Contrato	<ul style="list-style-type: none">- Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables.- El Peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.- El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.	Cláusula 9.2. (p. 54)



11	Fórmula de reajuste	El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. El reajuste se realizará cada doce meses.	Cláusula 9.6. (p. 55-56)
12	Explotación de la concesión: Servicios	<ul style="list-style-type: none"> - Servicios obligatorios (servicios que se implementaran de forma gratuita y según la regulación indicada en el contrato) y servicios opcionales. - El Concesionario podrá proponer la implementación de otros servicios previa opinión del Regulador. 	Cláusula 8.10. (p. 52-54)
13	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 34 248 729 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 96)
14	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la fecha de suscripción del contrato. - Régimen de bienes. - Obras de Construcción. - De la Conservación de las Obras. - Explotación de la Concesión. - Régimen de Seguros. - Consideraciones Socio Ambientales. - Conservación y operación. - Fideicomiso de administración. 	Anexo X
15	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> - Vencimiento del plazo. - Mutuo Acuerdo. - Decisión unilateral del Concedente. - Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor). 	Cláusula 16.1. (p. 80)
16	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras</u> equivalente al 10% de la inversión proyectada referencial. - <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión</u> debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a dos PAMO (cuotas trimestrales) incluido IGV del año correspondiente. 	Cláusula 11.2. (p. 61) Cláusula 11.3. (p. 62)
17	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> - Trato Directo. <ul style="list-style-type: none"> o Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas. o Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas. - Reglas Procedimentales Comunes. 	Cláusula 18.10. (p. 90) Cláusula 18.11.a) (p. 90) Cláusula 18.11.b) (p. 90) Cláusula 18.12. (p. 93)
18	Equilibrio económico financiero	<ul style="list-style-type: none"> - El Regulador establecerá que el equilibrio se afecta por cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, por demostración de existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez. Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditados, en función a la Utilidad Neta resultante del ejercicio y la Utilidad neta que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. - Si el porcentaje del desequilibrio supera el 10% (positivo o negativo) se procederá a restablecerlo, otorgando un ingreso al Concesionario que compense el desequilibrio calculado; o viceversa, el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo disminuyendo el monto del Cofinanciamiento. 	Cláusula 9.13.-9.16. (p. 59-61)



19	PAS	- Contraprestación que recibirá el Concesionario por la realización de los actos previstos en el contrato destinados a la prestación de un servicio público que cumpla con los parámetros asociados a la inversión y a los niveles de servicio establecidos en el contrato.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
20	Pago por Obra (PPO)	- Es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario que será cancelado a través del Fideicomiso de Administración mediante un reconocimiento de los avances de obra a través de los CAO's de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo II del contrato.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
21	Pago por conservación y operación (PAMO)	- Es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de conservación y operación en que incurre el Concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo a los índices de serviciabilidad previstos en el contrato. Es un pago de cuatro (4) cuotas con periodicidad trimestral por un periodo de quince (15) años.	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Apéndice II del Anexo II.2.
22	Oferta Económica	PPO = USD 31 024 743,88 (sin IGV) PAMO = USD 2 034 618,95 (sin IGV)	Anexo N° 6



Anexo N° 2
Indicadores Anuales

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Óvalo Chancay - Huaral - Acos

Concesionario:	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2018-2019

a) Tráfico			
	UNIDAD	2018	2019
Número de Unidades Vehiculares			
Huataya	Vehículos	205 072	263 325
Total Ligeros	Vehículos	185 566	240 872
Total Pesados	Vehículos	19 506	22 453
Número de Ejes Cobrables			
Huataya	Ejes	228 530	289 566
Ligeros	Ejes	185 566	240 872
Pesados	Ejes	42 964	48 694

	UNIDAD	2018	2019
b) Recaudación por Cobro de Peaje			
Total	Soles	457 100	667 437
Ligeros	Soles	371 172	555 074
Pesados	Soles	85 928	112 363

c) Accidentes			
	Personas	2018	2019
Accidentes	Personas	15	5
Heridos	Personas	14	11
Fallecidos	Personas	2	0



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
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
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante