



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

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 del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

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@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	6
	II.1. Composición de la Empresa	6
	II.2. Principales características del contrato de concesión	6
	II.3. Área de Influencia	9
	II.4. Principales Activos de la Concesión	10
	II.5. Hechos Importantes	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
	IV.1. Tráfico vehicular	13
V.	ESQUEMA TARIFARIO	15
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	16
	VI.1. Evolución de las inversiones	16
	VI.2. Pagos al Estado	17
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	19
	VII.1. Niveles de servicio	19
	VII.2. Indicadores de tráfico	19
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	20
IX.	CONCLUSIONES	21
X.	ANEXOS	22



CUADROS

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión.....	6
Cuadro N° 2 Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO).....	7
Cuadro N° 3 Principales obras de rehabilitación y conservación	8
Cuadro N° 4 Moficaciones Contractuales	9
Cuadro N° 5 Tramos de la concesión	10
Cuadro N° 6 Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2019.....	14
Cuadro N° 7 Tarifas fijadas por el regulador.....	15

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Datos Generales de la Concesión.....	10
Gráfico N° 2 Antes y después de la Concesión	11
Gráfico N° 3 Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2019.....	13
Gráfico N° 4 Inversión reconocida anual, 2011-2019	16
Gráfico N° 5 Aporte por regulación, 2011-2019.....	17
Gráfico N° 6 Intensidad Media Diaria, mensual, 2019	19
Gráfico N° 7 Recaudación por cobro de peaje 2019	20
Gráfico N° 8 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2011 – 2019.....	20



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en 2019, identificando los principales factores de operación que han influido en el mismo.

El 30 de abril de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el concedente o MTC) suscribió con Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante, Obrainsa o el Concesionario) el Contrato de Concesión bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer) de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, con una vigencia de 15 años.

La Concesión se compone de 3 tramos viales que comprenden un total de 47 kilómetros de carretera que atraviesa el departamento de Lambayeque. El primer tramo conecta Nuevo Mocupe con el valle del Zaña, el segundo tramo se ubica entre Zaña y Cayaltí, y el tercer tramo va desde Cayaltí hasta Oyotún.

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 serranía a los centros de comercio de la costa.

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, 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 (postes SOS), servicios de emergencia de auxilio mecánico y asistencia médica en casos de accidentes.

En el año 2019, circularon por la vía concesionada 101,6 mil unidades vehiculares. Del total de vehículos registrados ese año el 86,9% vehículos ligeros y 13,1% fueron vehículos pesados.

Al finalizar el 2019, el Concesionario ha presentado un avance de 99,93% de cumplimiento de su compromiso de inversiones, encontrándose reconocidas por parte del Regulador desde el 21 de diciembre de 2017. Las obras si bien fueron culminadas en 2014, el proceso de aceptación de la misma presentó demoras, pues debido al desgaste por el uso normal de la vía y al incremento del tráfico, la infraestructura no cumplía con los niveles de servicio estipulados en el contrato de concesión.

Cabe señalar que el Concesionario ha iniciado las operaciones de la Unidad de Peaje San Nicolás, lo que implicó que desde el primero de noviembre del 2019 el concesionario inició la recaudación por cobro de peajes.

Durante 2019, el Concesionario aportó cerca de S/ 74,9 mil al regulador por concepto de aporte por regulación. Dicho monto correspondió a los pagos realizados en marzo, julio, noviembre y diciembre de 2019, siendo el mes de julio el de mayor aporte por regulación (46,3% del total).



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa

1. La empresa Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante, Obrainsa o concesionaria) fue constituida en el Perú el 11 de marzo de 2009, cuenta como principal accionista a la empresa peruana Obras de Ingeniería S.A., quien posee el 99,99% de las acciones.
2. Dicha empresa se dedica a realizar proyectos de ingeniería y construcción en los sectores público y privado. Sus proyectos están relacionados a infraestructura vial, portuaria, hidráulica, saneamiento, movimiento de tierras, así como todo tipo de edificaciones y proyectos inmobiliarios.
3. La concesionaria tiene por finalidad dedicarse, exclusivamente, a las actividades de construcción, conservación y explotación del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyatún

II.2. Principales características del contrato de concesión

4. El Estado, a través del MTC, suscribió el 30 de abril de 2009, con Obrainsa el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyatún, (en adelante, el Contrato de Concesión) ubicado en la región de Lambayeque.

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.
Composición accionaria	Obras de ingeniería S.A. (99,99%), Otros (0,01%)
Modalidad de la concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (build, operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 24,85 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2019	USD 24,83 millones (inc. IGV)
Suscripción de contrato	30 de abril de 2009
Inicio de la concesión	20 de diciembre del 2017
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	1

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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. 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, previsto en su respectivo Contrato.
6. El Contrato de Concesión se encuentra dentro del marco de un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y se suscribió por un plazo de 15 años, bajo la modalidad de cofinanciamiento. Si bien el 24 de Julio del 2018 se determinó que el inicio de la explotación sería el 20 de diciembre del 2017, el 29 de agosto de 2018, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de la explotación, así como aquellas relacionadas con el inicio de cobro del Peaje San Nicolás, por el plazo computado desde el 20 de diciembre de 2017 hasta el 20 de



setiembre de 2018; posteriormente, se amplió este plazo hasta el 31 de diciembre de 2019. Finalmente, en noviembre del 2019 la unidad de peaje mencionada inició con sus operaciones.

Cofinanciamiento

7. La Concesión se otorgó bajo la modalidad cofinanciada, por lo que los ingresos del Concesionario están dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (en adelante, PAS). El PAS 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.
8. El monto del PAS se calcula como la suma del PAO (pago por obras) y el PAMO (pago por conservación y operación) y se financia a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y en caso 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.

$$\text{Cofin} = \text{PAO} + \text{PAMO} - (\text{RecPeaje} - \text{Prov. Emerg. Vial Extraor})$$

Donde:

- Cofin: Cofinanciamiento del Concedente
 - *RecPeaje*: Recaudación de Peaje
 - *Prov. Emerg. Vial Extraor*: Provisión por emergencia vial extraordinaria
9. Conforme a la propuesta económica presentada por el adjudicatario en la etapa del Concurso, el monto por concepto de PAS asciende a USD 17 millones, conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 2 Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO)

Ingresos ¹	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PAO	USD 15 621 462,00 ²	- Peaje - Cofinanciamiento	Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
PAMO	USD 1 443 029,00 ²		Cancelado trimestralmente durante un período de 15 años. No incluye IGV.

1/ Nota: PAO= 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: Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

10. Cabe mencionar que el PAO es cancelado por el concedente a través del fideicomiso de administración mediante la emisión del CAO. Por otra parte, durante la ejecución del proyecto se realizaron ajustes de metrados por un importe de USD 4 millones que no pertenecen al PAO y que conforme lo establecido en el contrato de concesión debían ser cancelados en el último hito constructivo junto con el último CAO.
11. Por su parte, el PAMO tiene por finalidad retribuir las actividades de conservación y operación, el cual comenzará a devengarse con el inicio de la etapa de explotación, la cual se iniciará una vez que se emita el último CAO. El PAMO será cancelado mediante cuotas trimestrales (de USD 360,7 mil) durante el tiempo que dure la explotación. En caso de que el peaje no cubra el PAMO, la diferencia será aportada por el Estado Peruano.



12. En lo referido al ajuste del 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.
13. Adicionalmente, se tiene previsto que el monto del PAMO debe ser reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

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

Donde:

- $PAMO_{Ajustado}$: Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula.
- 0 : Fecha base del presupuesto del Proyecto Referencial (30.may.2008).
- i : Fecha de ajuste, 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 INEI.
- TC : Tipo de Cambio.

Compromisos de inversión y mantenimiento

14. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene a su cargo la rehabilitación de la superficie asfaltada existente del Tramo Zaña - Cayaltí, el mejoramiento a nivel de asfalto del tramo Cayaltí – Oyotún, así como la operación y conservación de la carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún (ver cuadro siguiente).

Cuadro N° 3 Principales obras de rehabilitación y conservación

Tramo	Descripción	Inicio	Fin	Longitud	Principales obras
1	Nuevo Mocupe - Zaña	0+000	10+700	10,70 km	- Conservación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
2	Zaña-Cayaltí	11+750	15+200	3,45 km	- Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización
3	Cayaltí-Oyotún	15+200	47+847	32,647 km	- Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa
TOTAL				46,797 km	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

15. Así, entre las principales obras que consideran la inversión inicial del proyecto están: (i) reconfiguración de la subrasante existente; (ii) conformación del pavimento a nivel de asfaltado con Tratamiento Superficial Bicapa; (iii) mejoramiento y construcción de bremas; (iv) construcción, reconstrucción y/o rehabilitación de sistemas de drenaje; (v) obras de estabilización y protección de taludes; (vi) obras de encauce y defensa ribereña; (vii) construcción de badenes; (viii) construcción de muros de concreto y disipadores de energía aluvional; (ix) construcción y reconstrucción de pontones; (x) mejoramiento de la señalización y elementos de seguridad vial; (xi) construcción y equipamiento de estación de peaje; e, (xii) implementación y equipamiento necesario para la prestación de servicios a usuarios.

Esquema de regulación tarifaria

16. Con relación a las tarifas, conforme a lo establecido en la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa (peaje + IGV) a partir de la



fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio brindado. 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.

17. La tarifa se cobrará en ambos sentidos de desplazamiento (cláusula 9.4), estableciéndose una tarifa básica para los vehículos ligeros y una tarifa básica por cada eje para los vehículos pesados (cláusula 9.5). 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 mediante la siguiente fórmula

$$Peaje_{ajustado} = Peaje \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right)$$

Donde:

Peaje Ajustado: Es el monto a cobrar en Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
Peaje: Es el monto en Soles del peaje determinado por el REGULADOR.
Periodo i: Es el mes anterior al que se realiza el cálculo de Peaje Ajustado.
Periodo 0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

18. En la eventualidad que en el transcurso de un año calendario se produzca una variación de más del 10% del IPC, desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario utilizando la misma fórmula (cláusula 9.5).

Modificaciones contractuales

19. En el 2017, se firmó la primera adenda al contrato de concesión con el objetivo de viabilizar la aceptación de las obras de construcción, emisión y pago del CAO, e iniciar la etapa de explotación. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las principales modificaciones:

Cuadro N° 4 Moficaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	18 de abril de 2017
Principales modificaciones:	(1) Se incluyó la cláusula 6.29A que establece el procedimiento de aceptación de obras. (2) Redefinir el procedimiento para la emisión del último CAO. (3) Se modificó la cláusula 8.9 del Contrato de Concesión referida al inicio de la explotación.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

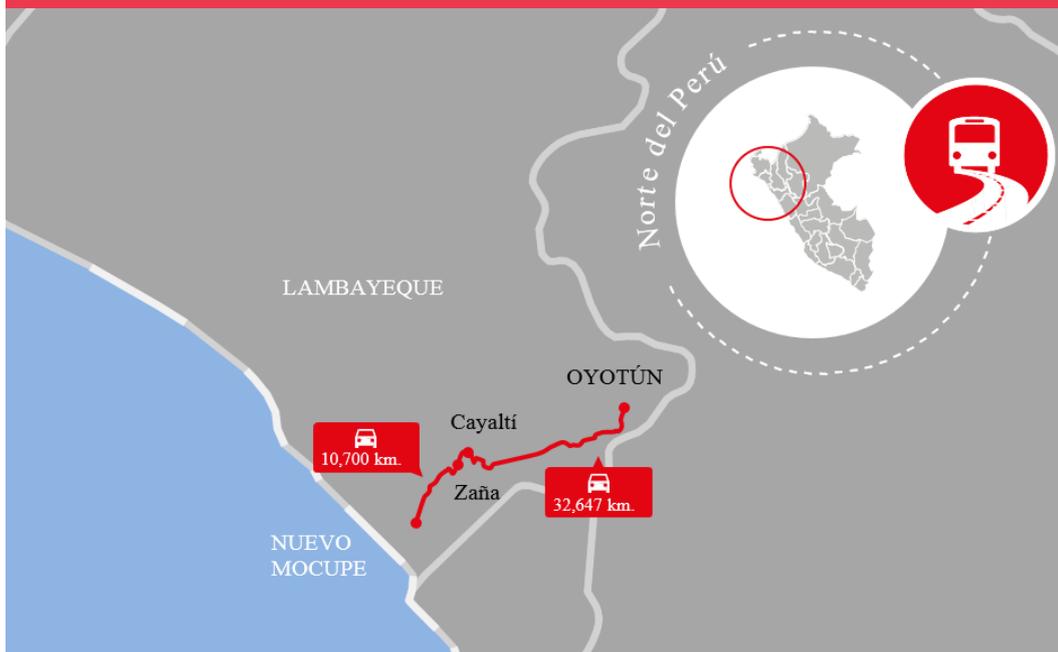
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Área de Influencia

20. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, el tramo concesionado atraviesa los distritos de Lagunas, Zaña, Cayaltí, Nueva Arica y Oyotún ubicados en el departamento de Lambayeque, Provincia de Chiclayo. Así, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan la costa con la sierra de la provincia de Chiclayo en la región Lambayeque, facilitando el intercambio comercial entre las zonas productoras con los centros de comercialización ubicados en la Costa.



Gráfico N° 1 Datos Generales de la Concesión



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

21. La Concesión está ubicada en Lambayeque y comprende una extensión de aproximadamente 47 kilómetros, la cual se subdivide en tres tramos, conforme se detalla en el Cuadro N° 5. El primer tramo comprende desde Nuevo Mocupe hasta Zaña, lo que representa 10,7 km extensión y se localiza en la provincia de Chiclayo (Región de Lambayeque), mientras tanto el tramo de Zaña – Cayaltí tiene una extensión de 3,45 km también se encuentra en la provincia de Chiclayo. Finalmente, el tercer tramo también localizado en la misma provincia tiene una extensión de 32,65 km aproximadamente y va desde Cayaltí hasta Oyotún.

Cuadro N° 5 Tramos de la concesión

Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Nuevo Mocupe	Zaña	10,7	Chiclayo
2	Zaña	Cayaltí	3,5	Chiclayo
3	Cayaltí	Oyotún	32,6	Chiclayo
Total			46,8	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

22. Adicionalmente a la infraestructura que corresponde a las vías concesionadas, la concesión cuenta con un área destinada a la unidad de peaje, por la cual se hará efectivo el cobro de dicho concepto. En la siguiente figura se muestra el antes y después de la infraestructura otorgada en administración al consorcio Obrainsa.



Gráfico N° 2 Antes y después de la Concesión



Fuente: Plan de Negocios 2019 de Obrainsa.

Equipos de la concesión

23. Entre los equipos con los que cuenta el concesionario destaca una camioneta que forma parte del equipo de auxilio mecánico, conjuntamente con una grúa remolque, las cuales son empleadas actualmente desde que empezó la explotación de los tramos administrados por dicha concesión. Adicionalmente se cuenta con una ambulancia que prestará servicio de asistencia médica a los usuarios que lo requieran.

II.5. Hechos Importantes

24. El 1 de noviembre del 2019, la unidad de Peaje San Nicolás inicia sus operaciones, por lo tanto, se inicia la etapa de explotación.



III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

25. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre Obrainsa y el Estado peruano, el Concedente transfirió al Concesionario la potestad de prestar el servicio público de acceso y uso de la infraestructura a los usuarios. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión.
26. En lo que refiere a la tarifa y peaje, de acuerdo con el Contrato de concesión se estableció que sea calculado por el Regulador, tal como se desarrolla en la sección relacionada a tarifas del presente Informe.
27. El concesionario tendrá que proveer de manera obligatoria y gratuita de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, los siguientes servicios:
 - Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
 - 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.
28. Además, otro servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada. Sin embargo, el concesionario no ha cobrado por el uso de este servicio durante el 2019.
29. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador.
30. Cabe mencionar que, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2093-633-18-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo del 2018, el Regulador aprobó la tarifa diferenciada.



IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

31. 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, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán¹. Así, considerando que el Concesionario inició el cobro de peajes el 1 de noviembre de 2019, la información que se presenta a continuación corresponde al periodo posterior a dicha fecha.

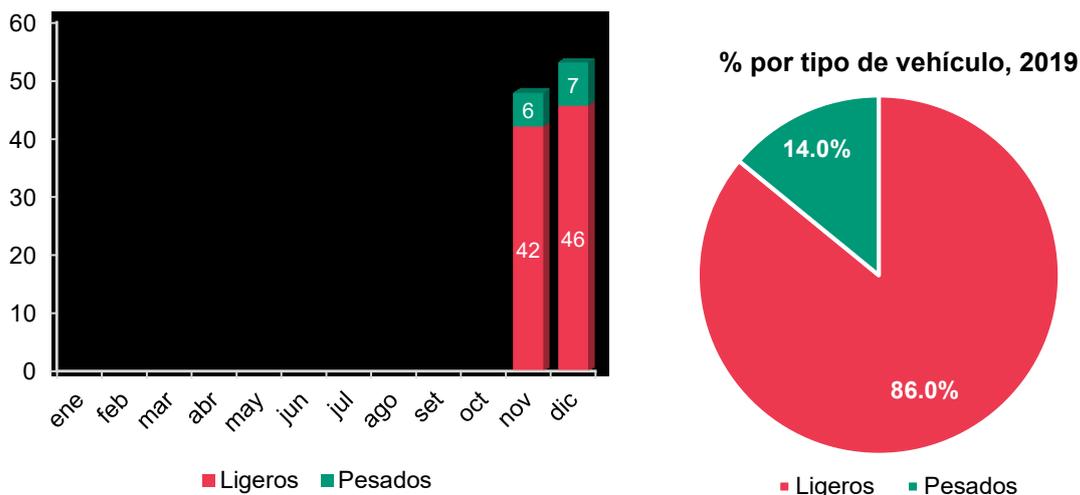
IV.1. Tráfico vehicular

32. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido en número de unidades vehiculares. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la Unidad de Peaje San Nicolás.

Trafico en unidades vehiculares

33. En los 2 últimos meses del 2019, el número total de vehículos que transitaron por la carretera concesionada ascendió a 101 mil, de los cuales el 86% correspondió a vehículos ligeros (88 mil unidades).

Gráfico N° 3 Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2019
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

34. En términos de ejes cobrables, circularon por la vía 126 mil ejes, de los cuales la mayor proporción (69,9%) correspondió a ejes cobrables de vehículos ligeros, asimismo los ejes de vehículos pesados contribuyeron con el 30,1%, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes.

¹ 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; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



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

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares								
San Nicolás	88.3	8.7	2.2	0.2	0.15	2.0	0.04	101.6
Ejes Cobrables								
San Nicolás	88.3	17.4	6.5	1.0	0.75	12.1	0.25	126.3

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



V. ESQUEMA TARIFARIO

35. El 19 de octubre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2012-CD-OSITRAN, se fijó el peaje básico de la Concesión, asimismo, mediante el acuerdo N°2093-633-18 se aprobó el procedimiento para el cobro de la tarifa diferenciada en la concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí, Oyotún. 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 fueren aplicables. Dicha tarifa fue calculada mediante la metodología de disposición a pagar (DAP).

Cuadro N° 7 Tarifas fijadas por el regulador
(En Soles, incluido IGV)

Concesión	Tarifa		Descripción
Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún	Básica	2,40	Por eje cobrable y por sentido
	Diferenciada	1,20	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 23,4 km.

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

36. El 29 de agosto del 2018 se acordó suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, así como aquellas obligaciones relacionadas con el inicio del cobro del peaje. Sin embargo, al reiniciarse la operación de la Concesión –como sucedió a finales del 2019-, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 de su Contrato.
37. La tarifa de peaje comprenderá una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida. Esta tarifa diferenciada es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km. Asimismo, este tipo de tarifas es aplicable a vehículos de transporte público, los cuales son usados, principalmente, por personas de bajos recursos².
38. Los servicios que son de carácter obligatorios a ser provistos por el concesionario tienen un precio cero, así tenemos los siguientes: Central de Emergencias, Traslado de Vehículos ligeros por medio de Grúas, Postes SOS, Unidades de Ambulancia de manera preventiva para cualquier incidente. Por otro lado, en el caso del uso de los Servicios Higiénicos (ubicado en la garita de peaje), el concesionario determinará el precio.

² En la literatura se le denomina a este tipo de peajes como precios sociales, los cuales son otorgados a determinados grupos de usuarios, a quienes el gobierno les subvenciona el uso de la carretera con algún tipo de precio sombra, o mediante cupones o subsidios (Estache y De Rus, 2003).



VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

39. Al cierre de 2019, la inversión ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Regulador, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 99,9% con relación al compromiso total de inversión (USD 24,85 millones, incluido IGV). Cabe señalar que, dicha inversión se ejecutó en 2011 y 2012, años en los cuales el concesionario invirtió USD 19,3 y USD 5,5 millones, respectivamente.

Gráfico N° 4 Inversión reconocida anual, 2011-2019
(En miles de USD, incluido IGV)



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

40. Las obras de construcción se iniciaron el 09 de enero de 2011 y culminaron el 05 de febrero 2012. Así, se culminaron todas las obras previstas en el Contrato de Concesión cumpliendo todos los estándares y niveles de servicio, con excepción de la Unidad de Peaje que no pudo culminarse por falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, debido a ello no se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras.
41. En noviembre de 2013, el MTC cumplió con la entrega de los terrenos necesarios para construir la unidad de peaje, obra que se culminó en setiembre de 2014³.

³ El 04 de setiembre de 2014, el Concesionario concluyó con la ejecución de las Obras Complementarias que forman parte de las Obras de Construcción, correspondiente a: i) la edificación de la unidad de peaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, entre otros; y, ii) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos; terminándose con ello el último Hito Constructivo de las Obras de Construcción.



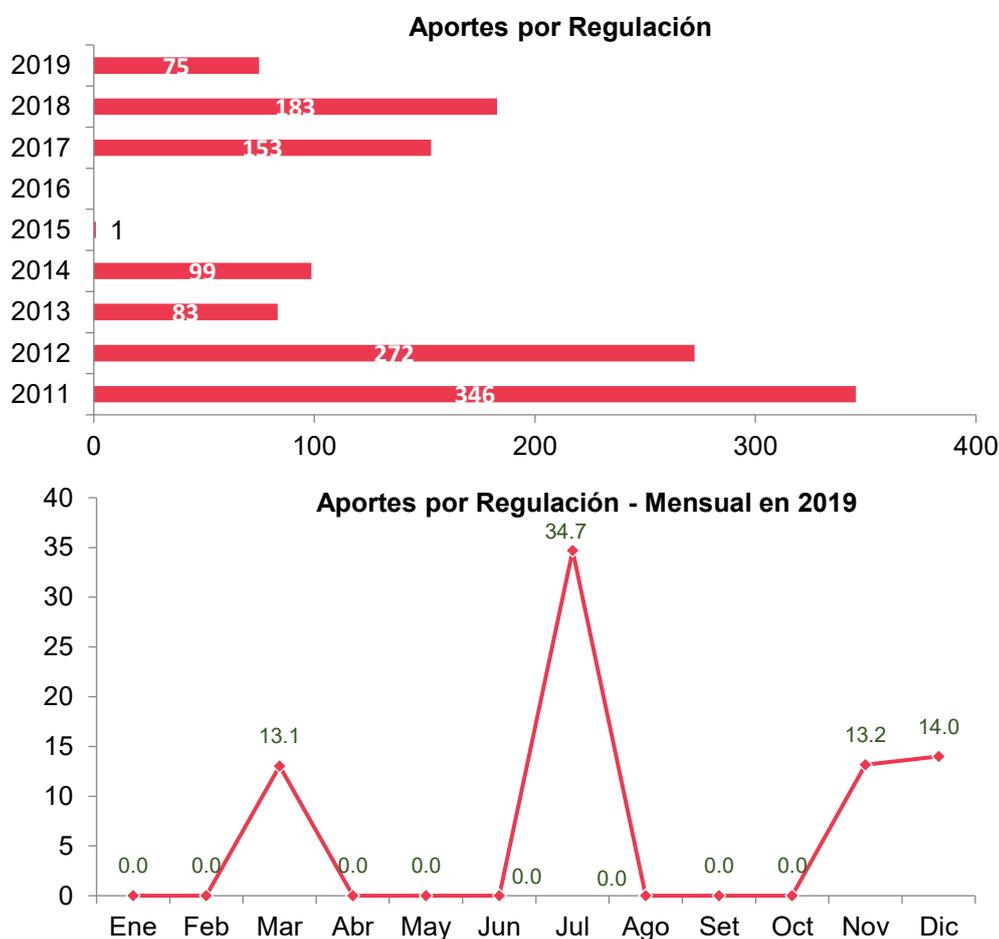
42. Así, a diciembre de 2017 recién se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras luego de la firma de la adenda N° 1 al contrato de concesión, ello ha permitido la aceptación del avance de obras de construcción, la emisión y pago del último Certificado de Avance de Obra (CAO) incluyendo la variación de metrados.

VI.2. Pagos al Estado

Aporte por regulación

43. Según la cláusula 15.9 del contrato de concesión del tramo vial refiere que el Concesionario deberá de dar un aporte por regulación al Ositrán, que represente el 1% de sus ingresos de acuerdo con el artículo 14 de la ley N° 26917 y al Artículo 10 de la Ley N° 27332, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales.

Gráfico N° 5 Aporte por regulación, 2011-2019
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. En el 2019, Obrainsa S.A. transfirió cerca de S/ 74,9 mil al regulador por concepto de aporte por regulación. Dicho monto correspondió a los pagos realizados en marzo, julio, noviembre y diciembre de 2019, siendo el mes de julio el de mayor aporte por regulación (46,3% del total).

Aporte por Supervisión

45. La cláusula 9.10 del Contrato de Concesión especifica que el Concesionario debe transferir al Regulador una suma ascendente a USD 790,25 mil por concepto de



supervisión de Estudios y Obras, los mismos que se pagaron siguiendo las siguientes modalidades:

- Primera cuota equivalente al 10% del monto correspondiente a la supervisión de Estudios y Obras, a pagarse a los 30 días calendario de suscrito el contrato de supervisión.
 - El 90% restante del pago por supervisión de Estudios y Obras en 12 cuotas mensuales iguales, pagaderas al mes siguiente del inicio de las Obras de Construcción.
46. Los pagos por concepto de la supervisión de Estudios y Obras se efectuarán a través de la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso de Administración indicada en el Apéndice III del Anexo II.2 del Contrato.
47. En caso de que el costo de la supervisión de Estudios y Obras acordado entre el Regulador y el supervisor sea menor al porcentaje indicado, la diferencia deberá transferirse a la cuenta de emergencia vial extraordinaria del fideicomiso de administración antes referido.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

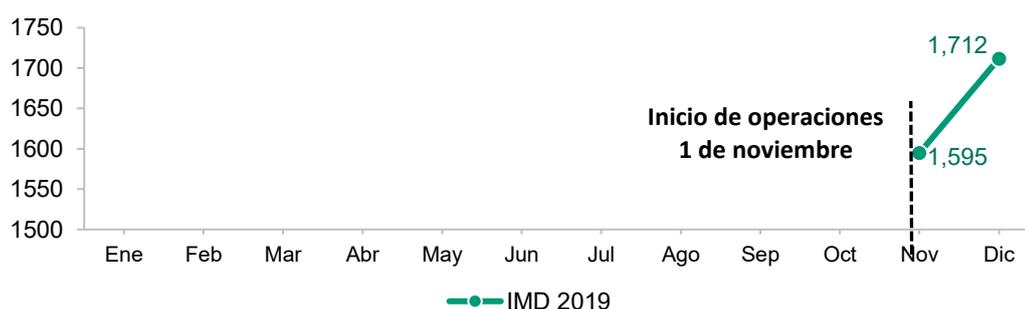
VII.1. Niveles de servicio

48. 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.
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 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 Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95%.
50. Durante el 2019, el Concesionario no logró cumplir con los niveles de servicio exigidos. En efecto, durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 80%, porcentaje inferior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95%).
51. Por otra parte, en 2019, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁴. El valor máximo de la rugosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro.
52. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,78 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

VII.2. Indicadores de tráfico

53. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)⁵ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, el IMD del periodo de explotación resultó cercano a 1 653 vehículos por día.

Gráfico N° 6 Intensidad Media Diaria, mensual, 2019
(número de vehículos)



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴ 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.

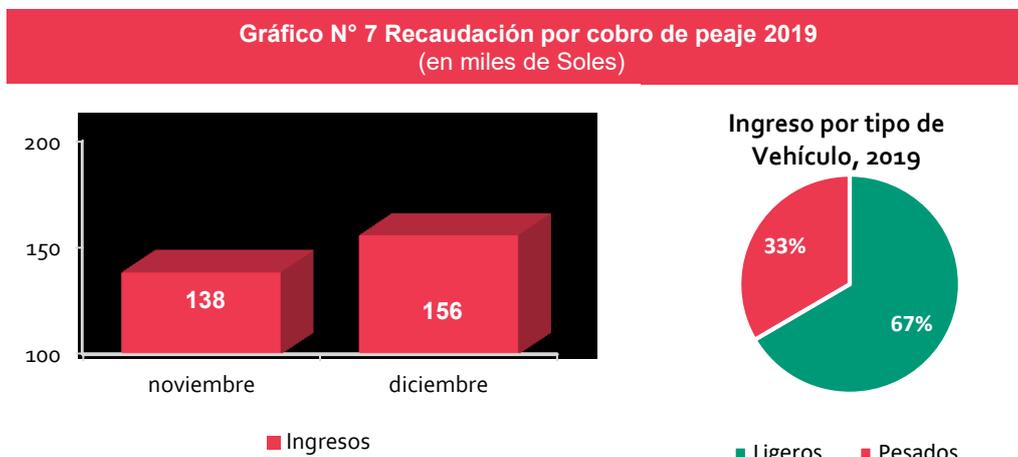
⁵ Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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



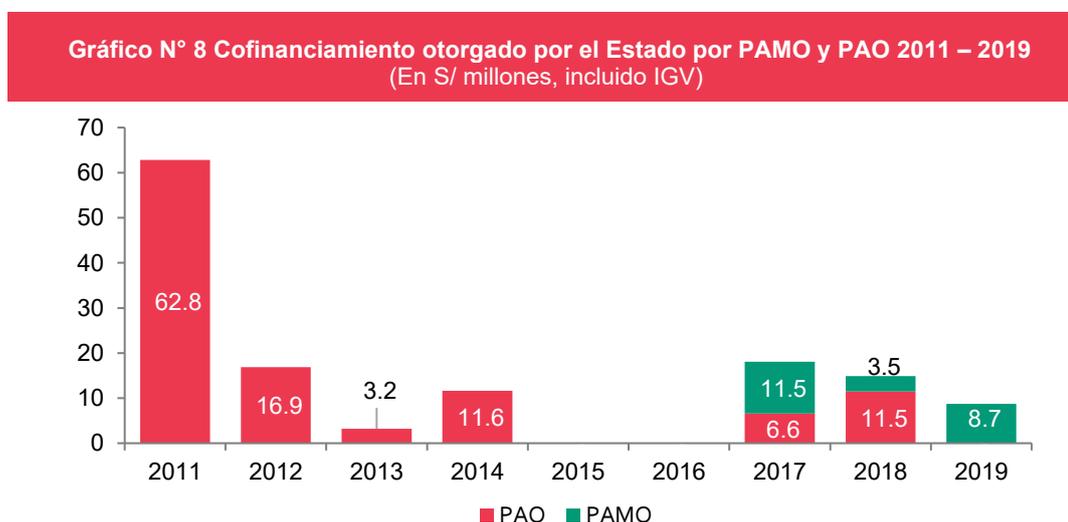
VIII. INDICADORES COMERCIALES

54. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 294 mil durante 2018. Cabe señalar que, el 67% de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 33% correspondió a vehículos pesados, como se puede observar en el Gráfico N° 6.



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

55. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)⁶, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario⁷. Como se observa en el siguiente gráfico, durante el 2019, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO ascendió a S/ 8,7 millones. Entre el 2011 y el 2019, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 23,7 millones y S/ 112,6 millones, respectivamente.



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

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

⁷ 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.



IX. CONCLUSIONES

56. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en el año 2019, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo.
57. Al cierre de 2019, el Contrato de Concesión ha sido modificado en una oportunidad con fecha 18 de abril de 2017, adenda que tuvo por objetivo viabilizar la aceptación de obras de construcción, emisión y pago del CAO, e iniciar con la etapa de explotación de la concesión.
58. A partir del primero de noviembre de 2019 se inicia el cobro de tarifas en la estación de peaje de San Nicolás, con lo cual se da inicio a la fase de explotación de la concesión, así como al registro de estadísticas de tráfico vehicular.
59. El tráfico total de vehículos registró 101,6 mil vehículos entre noviembre y diciembre de 2019, de los cuales el 87% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 13% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 126,3 mil ejes en el referido periodo.
60. Al cierre del 2019, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 99,9% del total de la inversión comprometida (USD 24,85 millones, incluido IGV). En el 2019, Ositrán no ha reconocido inversiones por parte del concesionario.
61. En el 2019, Obrainsa aportó alrededor de S/ 74,9 mil al regulador por concepto de aporte por regulación. Siendo el mes de julio el de mayor aporte por regulación (46,3% del total).
62. Durante el 2019, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO ascendió a S/ 8,7 millones.



X. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.
Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Fecha de actualización: 19 de julio de 2017

N.º	Tema	Contenido	Ref.
		El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en:	
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">▪ Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.)▪ Zaña – Cayaltí (3,450 Km.)▪ Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)	Cláusula 1.1. Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	30 de abril del 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de inicio de explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 28) Cláusula 4.3. (p. 29)
4	Adendas	Adenda 1: 18 de abril 2017	Adenda 1
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
		<u>Primera y Segunda convocatoria:</u>	
6	Postores Interesados	<ul style="list-style-type: none">▪ JJC Contratistas Generales S.A.▪ Ingenieros Contratistas y Constructores Generales S.A (ICCGSA).▪ Graña y Montero Gima.▪ Compañía Minera San Martin S.A.▪ OBRAINSA.	Proinversión
7	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b (p. 54) Anexo VIII (p. 268)
8	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, USD 434 638,54).	Anexo I (p. 94)
		<u>A cargo del Concesionario:</u>	
9	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil.▪ Sobre los bienes en construcción.▪ De riesgos laborales.▪ Otras pólizas.	Cláusula 12.2. a, b, c, d (p. 62-64; 65)
10	Inicio de explotación	La explotación se inicia cuando se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a las cláusulas 6.28. y 6.33.	Cláusulas 8.9. (p. 51)
11	Tarifas	Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Esta estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Peaje será determinado por el Regulador antes de la Fecha de Inicio de la Explotación.	Cláusula 9.3. (p. 53)
12	Ajuste de peaje	El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. El reajuste se realizará cada doce	Cláusula 9.6. (p. 54)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.

Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Fecha de actualización: 19 de julio de 2017

N.º	Tema	Contenido	Ref.
		meses según la variación del Índice de Precios al Consumidor del Perú publicado por el INEI.	
13	PAS	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 17 064 491,00.▪ El PAS será de frecuencia trimestral teniendo como fuente:<ul style="list-style-type: none">- el peaje, y;- el cofinanciamiento.▪ El PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.	Cláusula 9.2. (p. 50) Anexo II 2, Apéndice II
14	PAO	<ul style="list-style-type: none">▪ El monto del Pago por Obras (PAO) es de USD 15 621 462,00 sin IGV) será cancelado por Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de Avance de Obra a través de los CAO's.▪ El PAO se podrá ajustar por:<ul style="list-style-type: none">- Variación de metrado conforme a los numerales 1.2. y 1.4. Apéndice III del Anexo II.1.- Variación de los precios de los insumos para la Construcción, aplicando las fórmulas polinómicas establecida para cada tramo.▪ El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales.▪ El monto será reajustado anualmente por:<ul style="list-style-type: none">- Inflación y,- tipo de cambio.▪ Adicionalmente, el PAMO podrá ser revisado al 4to., 8vo. y 12do. año, contados a partir de la fecha de inicio de la explotación. Cualquier parte podrá solicitar la revisión de la estructura de sus componentes. El ajuste no podrá representar una variación real mayor al 5% del PAMO del año anterior.	Anexo II.2., Apéndice II, 1.10. (p. 111) Anexo II.1., Apéndice IV, 1.3. (p. 105)
15	PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales.▪ El monto será reajustado anualmente por:<ul style="list-style-type: none">- Inflación y,- tipo de cambio.▪ Adicionalmente, el PAMO podrá ser revisado al 4to., 8vo. y 12do. año, contados a partir de la fecha de inicio de la explotación. Cualquier parte podrá solicitar la revisión de la estructura de sus componentes. El ajuste no podrá representar una variación real mayor al 5% del PAMO del año anterior.	Anexo II 2. Apéndice II 1.10. (p. 111) Anexo II.1. Apéndice IV 1.3. (p. 105)
16	CAO	Durante la Etapa de ejecución de las Obras el Concesionario solicitará al Regulador un Certificado de Aceptación de Obra (CAO), por cada Hito ejecutado.	Anexo II.1. Apéndice I, 2.1.-2.3. (p. 96)
17	Mecanismo de ajuste del PAO y PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ PAO se ajustará por:<ul style="list-style-type: none">- Variación de metrado.- Variación de precios de construcción.- Cumplimiento del Decreto Supremo N° 024-2007-MTC.▪ PAMO en Nuevos Soles por IPC.▪ PAMO en Dólares por IPC y TC.	Anexo I, Apéndice IV (p. 105-109).
18	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).	Anexo I (p. 94)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.

Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Fecha de actualización: 19 de julio de 2017

N.º	Tema	Contenido	Ref.
		Se refieren a:	
19	Penalidades	<ul style="list-style-type: none">▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.▪ Régimen de bienes.▪ Obras de Construcción.▪ De la Conservación de las Obras.▪ Explotación de la Concesión.▪ Régimen de Seguros.▪ Consideraciones Socio Ambientales.▪ Fideicomiso de Administración.	Anexo X (p. 299-303)
20	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Vencimiento del plazo.▪ Mutuo Acuerdo.▪ Incumplimiento del Concesionario.▪ Incumplimiento del Concedente.▪ Decisión Unilateral del Concedente (Interés Público).▪ Fuerza Mayor (Resolución unilateral del Concesionario).	Sección XVI (p. 78-84)
21	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras asciende a USD 1 738 554,14 (10% de la Inversión Proyectada Referencial).▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV, equivalente a USD 858 602,26.	Anexo I (p. 96) Cláusula 11.2. (p. 60) Cláusula 11.3. (p. 60-61)
22	Garantías a favor del Concesionario	<p>Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas. Esta no constituye una garantía financiera.</p>	Cláusula 11.1. (p. 59)
23	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo.▪ Arbitraje:<ul style="list-style-type: none">- Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas.- Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas.▪ El Regulador establecerá que el equilibrio se ha visto afectado cuando, debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre que para el Concesionario los ingresos, costos o ambos a la vez, han variado. Se restablecerá el equilibrio sobre la Base del EE.GG.PP, donde no sean verificables las variaciones de ingresos o costos.	Cláusula 18.10. (p. 88) Cláusula 18.11.a (p. 89) Cláusula 18.11.b (p. 89)
24	Equilibrio económico – financiero	<ul style="list-style-type: none">▪ Se establecerá la magnitud del desequilibrio, con opinión favorable del Regulador, cuando:<ul style="list-style-type: none">i) el resultado de ingresos menos costos, incluyen las variaciones por efecto de cambios en las leyes y disposiciones aplicables.ii) el resultado neto de ingresos menos costos debidamente y reconocidos por el Concedente y/o Regulador, que se hubiera obtenido si no se hubiesen dado los cambios en la leyes y disposiciones aplicables.	Cláusula 9.14.-9.17. (p. 57-58)

ANEXO N° 2

RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Concesionario:	Concesión Valle del Zaña S.A
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2019

a) Tráfico			
	UNIDAD	Noviembre	Diciembre
Número de Unidades Vehiculares			
San Nicolás	Vehículos	48 548	53 061
Total Ligeros	Vehículos	42 682	45 613
Total Pesados	Vehículos	5 866	7 448
Número de Ejes Cobrables			
San Nicolás	Ejes	58 953	67 345
Ligeros	Ejes	42 682	45 613
Pesados	Ejes	16 271	21 732

	UNIDAD	Noviembre	Diciembre
b) Recaudación por Cobro de Peaje			
Total	Soles	138 308	155 730
Ligeros	Soles	99 683	103 595
Pesados	Soles	38 626	52 135



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 440 5115

estudioeconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis 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

Cinthy Lopez Vasquez – Especialista

Manuel Martín Morillo Blas – Analista

Ray Carlos Vega Lugo – Practicante