



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2020: Concesión Empalme 1B – Buenos Aires –Canchaque

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

Primera versión: junio de 2021

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
	II.1. Composición de la Empresa Concesionaria.....	7
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de Influencia	9
	II.4. Principales Activos de la concesión.....	10
	II.5. Hechos de Importancia	11
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.....	15
V.	ESQUEMA TARIFARIO	17
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	17
	VI.1. Evolución de las inversiones	17
	VI.2. Pagos al Estado.....	19
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	20
	VII.1. Indicadores de Tráfico	20
	VII.2. Accidentes	20
	VII.3. Reclamos	23
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	23
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO.....	25
	IX.1. Estado de Resultados Integrales.....	25
	IX.2. Estado de Situación Financiera	27
	IX.3. Indicadores Financieros.....	29
X.	CONCLUSIONES.....	32
XI.	ANEXOS.....	34



CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2: Adendas suscritas	9
Cuadro N° 3: Descripción de la infraestructura vial	10
Cuadro N° 4: Equipamiento de Concesión	11
Cuadro N° 5: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2020	15
Cuadro N° 6: Motivo de llamada de emergencia, 2020	16
Cuadro N° 7: Tarifas en la estación de peaje Loma Larga, 2020	17
Cuadro N° 8: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2020	20
Cuadro N° 9: Reclamos presentados, 2010 – 2020	23
Cuadro N° 10: Ingresos por servicios, 2020 – 2019	25
Cuadro N° 11: Costos de operación, 2020 – 2019	26
Cuadro N° 12: Costos de prestación de servicios por terceros, 2020 - 2019	26
Cuadro N° 13: Gastos de administración, 2020 – 2019	27
Cuadro N° 14: Estado de Resultados Integrales. 2020 – 2019	27
Cuadro N° 15: Estado de Situación Financiera, 2020 – 2019	28
Cuadro N° 16: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 – 2019 ...	28
Cuadro N° 17: Ratios de Liquidez, 2020 – 2019	29
Cuadro N° 18: Ratios de Endeudamiento financiero, 2020 – 2019	30
Cuadro N° 19: Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2019	31

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Área de influencia de la Concesión	10
Gráfico N° 2: Grúa remolcadora	11
Gráfico N° 3: Tráfico vehicular en la Concesión, por tipo de vehículo, 2010-2020	14
Gráfico N° 4: Tráfico por mes, 2019 – 2020	15
Gráfico N° 5: Llamadas de emergencia, 2013 – 2020	16
Gráfico N° 6: Asistencias mecánicas, 2019 – 2020	16
Gráfico N° 7: Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 – 2020	18
Gráfico N° 8: Aportes por Regulación, 2013 – 2020	19
Gráfico N° 9: IMD Mensual, 2019 – 2020	20
Gráfico N° 10: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2020	21
Gráfico N° 11: Daños personales por accidentes 2014 – 2020	21
Gráfico N° 12: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias 2020	22
Gráfico N° 13: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2020	22
Gráfico N° 14: Recaudación por cobro de peaje 2010-2020	23
Gráfico N° 15: Recaudación por cobro de peaje 2019-2020	24
Gráfico N° 16: Ingresos por concepto de PAMO y PAO 2011 - 2020	25



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque en el año 2020, identificando los principales factores operativos y económicos que han influido en el mismo. El informe describe, entre otros aspectos, la evolución de los principales indicadores de la Concesión tales como: tráfico de vehículos, inversiones, tarifas de peaje, ingresos, desempeño operativo, entre otros.

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

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

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

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de 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 y el servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos.

Durante 2020, circularon por la vía un total de 124,4 mil unidades vehiculares, lo que representó una reducción del 18,9% en relación al año anterior. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional¹ y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual llevó a diversas restricciones a la circulación de personas que afectaron las actividades de transporte².

Del total de vehículos registrados, cerca de 36,1 mil fueron vehículos pesados (29%) y 88,3 mil vehículos ligeros (71%). Cabe mencionar que el tráfico se contabilizó desde la única estación de

¹ El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros

² Debe tenerse en consideración que la demanda de transporte que enfrentan los concesionarios es una demanda derivada de otras actividades económicas. Es decir, el servicio de transporte no es un servicio final, sino más bien un servicio intermedio necesario para el desarrollo de otras actividades económicas.



peaje con la que cuenta la concesión, ubicada en Loma Larga Baja, provincia de Huancabamba en la región Piura.

El número de ejes cobrables asociados a las unidades vehiculares fue de 170,9 mil ejes, lo que significó un descenso de 26,2% respecto al año anterior. Dicho descenso se explica por el menor flujo de ejes correspondientes a vehículos pesados (-41,2%) pese a la ligera disminución de ejes de vehículos ligeros (-3%) que transitaban durante el año por la vía concesionada.

En el año 2020 no se ejecutaron inversiones. Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 37,56 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance en el nivel de ejecución del 98,9% con relación a la inversión total comprometida (USD 37,96 millones, incluido IGV). Así, al cierre de 2020, se alcanzó un avance físico de 100,0% en los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

En el 2020, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 348,9 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos), cifra que representó un incremento del 26,2% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 276,5 mil).

Como se mencionó líneas arriba, el Estado peruano aplicó medidas de inmovilización para mitigar la propagación del COVID-19, estas medidas tuvieron repercusiones negativas en los ingresos del Ositrán. Esta situación, generó que el Regulador tuviera que efectuar una priorización del gasto, llevando suspender o cancelar una serie de contrataciones de bienes y servicios programados, entre ellos, la evaluación del nivel de servicio del Concesionario.

En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados durante 2020, estos se redujeron a 12, lo cual representó una menor cifra (-29,4%) con relación a los accidentes registrados en 2019 (17 accidentes); cabe precisar que se registraron 2 pérdidas humanas y 2 personas heridas como resultado de dichos accidentes. Por otro lado, solo se registró 1 reclamo presentado por usuarios ante el Concesionario.

Respecto a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en el 2020 esta se mantuvo en S/ 2,60 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja.

Adicionalmente, se observa que la recaudación por el cobro de peaje descendió a S/ 400,2 mil, lo que representó una disminución de 33,1% respecto al año anterior (S/ 598,5 mil), en línea con el menor flujo vehicular que registró la Concesión y la suspensión temporal del cobro de peaje³ entre abril y junio. Por su parte, el monto del cofinanciamiento devengado por Estado (a través de PROVIAS) para cubrir el monto del PAO y PAMO (PAS) ascendió a S/ 31,4 millones durante 2020.

Con relación al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales del Concesionario se contrajeron 7,5% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 12,5 millones a S/ 11,6 millones; mientras que los costos de operación se incrementaron 9,9%. Así, la utilidad bruta se redujo 42,3% en 2020, al pasar de S/ 4,17 millones a S/ 2,41 millones. Por su parte, los resultados netos mostraron una ganancia de S/ 767 mil, nivel considerablemente menor (-48,7%) al año anterior (S/ 1,5 millones).

Así, en este contexto, los indicadores de rentabilidad del Concesionario mostraron un desempeño adverso durante 2020. Sin perjuicio de ello, los ratios de liquidez del Concesionario mostraron una mejoría, observándose que se encuentra en mejor capacidad para atender sus deudas en el corto plazo.

³ Mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19 de fecha 02.04.2020, se dispuso la suspensión temporal del cobro de tarifas de peajes por causal de fuerza mayor dada la declaración del Estado de Emergencia Nacional (EEN) - COVID 19.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. El Concesionario, constituido en el Perú el 19 de enero de 2007, es una subsidiaria de AENZA S.A.A., quien tiene una participación del 99,6% en su capital. Por su parte, CONCAR S.A. posee el 0,04% restante del total de acciones.

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. El 09 de febrero de 2007, el MTC y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación de los Tramos Viales: Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, por un plazo de 15 años, existiendo la opción de ampliarse dicho plazo conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 (Ver Cuadro N° 1).

Cuadro N° 1 Concesión Canchaque: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	CONCESIÓN CANCHAQUE S.A.
Accionistas de la Concesión	AENZA S.A.A. (99,96%) Concar S.A. (0,04%).
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (Build, Operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (pago por servicio) *
Inversión comprometida	USD 37,96 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2020	USD 37,56 millones (inc. IGV)
Suscripción del Contrato	09 de febrero de 2007
Inicio de la Concesión	01 de marzo de 2010
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	3

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

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

3. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario deberá cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previstos en sus respectivos Contratos.
4. La actividad económica de la Concesionaria es la explotación de la concesión otorgada que tiene una extensión de 78,13 km de Carretera y se compone de 3 subtramos: i) el primero está conformado por Empalme 1B – Buenos Aires y posee una extensión de 22.06 km, ii) el segundo une los distritos de Buenos Aires con Piedra Azul y tiene una extensión de 42 km; y iii) el tercero comunica el distrito de Piedra Azul con el distrito de Canchaque (Provincia de Huancabamba) y posee una extensión equivalente a 14.07 km.
5. Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de las mismas, el Contrato de Concesión establece que la Concesionaria deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real y el servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos⁴.

⁴ Concesión Canchaque S.A.C. Estados Financieros individuales al 31 de diciembre de 2020 y 31 de diciembre 2019.



Compromisos de inversión y mantenimiento

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

Régimen tarifario

8. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.5, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa a partir de la fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio. La fecha de inicio de la explotación de la concesión fue el 1 de marzo del 2010 dando inicio al cobro de las tarifas de peaje. Asimismo, la Cláusula 9.7 establece que el Concesionario deberá cobrar una tarifa básica por vehículo ligero y una tarifa básica por eje para los vehículos pesados. Dicha Cláusula también establece que las tarifas serán ajustadas anualmente en base al índice de Precios al Consumidor del Perú

Cofinanciamiento

9. La modalidad de concesión es cofinanciada, lo que significa que el Concedente cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje, a fin de cumplir con el monto asegurado por concepto de Pago por Servicio (PAS). De acuerdo con el Contrato de Concesión, el PAS es igual a la suma del Pago Anual por Obras (PAO) y del Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)
10. El Concesionario depositará mensualmente el monto de los ingresos provenientes del cobro del Peaje en la cuenta del Fondo de Administración de Pagos del Fideicomiso de Administración con el fin de cubrir el monto del PAS. De no alcanzarse el ingreso suficiente para el pago del PAS con los recursos del Peaje, el Concedente cubrirá la diferencia. Así, el Concedente depositará trimestralmente, en el Fideicomiso de Administración, el Cofinanciamiento necesario para el pago del PAMO y de los Derechos Remanentes del PAO.
11. El monto otorgado como retribución económica por los servicios de construcción (PAO) asciende a USD 1,1 millones trimestrales por un plazo de quince (15) años contados desde la fecha de inicio de la explotación, con el fin de remunerar la inversión proyectada referencial de USD 29,6 millones para la construcción del tramo en concesión que se culminó en diciembre de 2009. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, por cada hito terminado el Ositrán emitirá un Certificado de Avance de Obra (CAO), luego de lo cual el MTC deberá emitir un Certificado de Reconocimiento del PAO (CRPAO) en el que se acepta el avance y se reconoce la obligación de pagar el porcentaje de PAO correspondiente.
12. Por su parte, el PAMO se destina para cubrir los montos anuales de mantenimiento rutinario y gastos generales de la concesión, y se registra como ingresos por parte del



Concesionario. Asimismo, se destina a cubrir los costos del mantenimiento periódico del tramo, lo cual se deposita en una cuenta en fideicomiso.

13. El PAS es calculado asumiendo que el Concesionario obtendrá la Recuperación Anticipada del IGV. Si esto no ocurriera, el PAS será recalculado a efectos de incorporar el costo financiero que ocasiona la recuperación del IGV en un periodo de tiempo más largo, a través de su utilización como crédito fiscal.
14. El reajuste correspondiente al PAMO se realizará de acuerdo con el mecanismo descrito en la cláusula 4.18 del Contrato de Concesión. El monto del PAMO será reajustado anualmente de acuerdo a la inflación que se suscite, aplicándole la siguiente fórmula:

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

Dónde:

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

Modificaciones Contractuales

15. A la fecha, se han suscrito tres adendas al Contrato de Concesión, todas ellas relacionadas con temas económicos – financieros. El Cuadro N° 2 resumen los principales aspectos de cada una de ellas.

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

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

II.3. Área de Influencia

16. El Tramo Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque otorgado en concesión posee una extensión aproximada de 76,94 kilómetros. Tal como se muestra en la Figura N° 1, la Concesión comprende carreteras de penetración que conectan las provincias de Morropón y Huancabamba en la región de Piura atravesando al menos 30 centros poblados a lo



largo de la vía, con rangos altitudinales que van desde los 127 msnm a los 1198 msnm. Con ello se busca conectar los centros de producción de la sierra en la provincia de Huancabamba con los centros de comercialización de la costa.

Gráfico N° 1
Área de influencia de la Concesión



Fuente: Concesión Canchaque S.A.

II.4. Principales Activos de la concesión

Infraestructura

17. El Cuadro N° 3 describe la infraestructura que está bajo la administración del Concesionario. La infraestructura vial está compuesta por 3 subtramos de carretera cuya extensión total asciende a 76,94 km.

Cuadro N° 3 Concesión Canchaque: Descripción de la infraestructura vial				
RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	Provincia	ESTACIÓN DE PEAJE
2A	Emp. P.N.A – Bnos. Aires	22,06	Morropón	—
2A	Bnos. Aires – Piedra Azul	42,00	Morropón – Huancabamba	Loma Larga
2A	Piedra Azul – Canchaque	12,88	Morropón – Huancabamba	—
LONGITUD TOTAL		76,94		

Fuente: MTC.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

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

Equipamiento

19. El Cuadro N° 4 describe los equipos con los que actualmente cuenta la concesión, dentro de los cuales destacan una balanza electrónica, que sirve para realizar el pesaje a las unidades vehiculares y es de carácter móvil.



Cuadro N° 4
Concesión Canchaque: Equipamiento

	Ítem	Cantidad
1.	Grúa remolque	1
2.	Postes SOS	8
3.	Balanza electrónica	1

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

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

Gráfico N° 2
Grúa remolcadora



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C

II.5. Hechos de Importancia

22. El 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros



23. En el marco de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19, el MTC instó a las concesionarias cofinanciadas a dar inicio al procedimiento contractual de suspensión de obligaciones establecido en el Contrato de Concesión para una suspensión que comprenda únicamente el cobro de las tarifas de peaje por la causal de fuerza mayor, desde las 18:00 horas del día 02 de abril de 2020 hasta que culmine el Estado de Emergencia Nacional. Como resultado, las estaciones de peaje de las 10 concesiones cofinanciadas suspendieron temporalmente el cobro de las tarifas de peaje.
24. El 09 de mayo de 2021, se aprobó la Ley N° 31018 “Ley que suspende el cobro de peajes en la red vial nacional, departamental y local concesionada, durante el Estado de Emergencia Nacional declarado a causa del brote del COVID 19”, mediante la cual se suspendió el cobro de peajes desde el 10 de mayo en todas las unidades de peaje de la red vial nacional, departamental y local concesionada, con el objeto de evitar el contacto con los usuarios y cumplir con el aislamiento obligatorio mientras dure el estado de emergencia nacional.
25. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM⁵ del 26 de junio de 2020, mediante el cual se determinó la exclusión de las actividades relacionadas con la Red Vial Nacional de las restricciones establecidas en el marco del Estado de Emergencia Nacional, dejando así sin efecto lo dispuesto por Ley N° 31018.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

26. El principal servicio que brinda el Concesionario es el acceso y uso de la carretera concesionada, garantizando el cumplimiento de niveles de servicio mínimos, que están previstos en el Contrato de Concesión.
27. De otro lado, en virtud del contrato de Concesión, otra de las obligaciones del Concesionario es la administración de la unidad de peaje ubicado en Loma Larga, facultándolo a cobrar una tarifa por derecho de vía a los usuarios de la infraestructura, la misma que fue fijada por el Regulador mediante resolución de Consejo Directivo N° 025 – 2009 – CD/OSITRAN y se actualiza anualmente por concepto de inflación.
28. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
 - **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
29. Los Servicios Obligatorios que se han previsto en el Contrato son de dos tipos, aquellos que se deben prestar de forma gratuita y aquellos por los que se puede permitir un cobro adicional a los usuarios, según se detallan a continuación:
 - a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:

⁵ En particular, mediante Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, se dispuso que: “*las limitaciones a la libertad de tránsito no aplican a las actividades de construcción, operación, conservación, mantenimiento y, en general, toda aquella actividad directa o indirectamente relacionada con la Red Vial Nacional, Departamental o Vecinal, quedando excluidas del Estado de Emergencia Nacional, ya sea que esas actividades sean desarrolladas directamente por entidades de cualquiera de esos niveles de gobierno y/o por terceros contratados por ellos incluyendo, pero no limitándose, a concesionarios o contratistas.*”



- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra (postes SOS). Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieran resultado averiados en la vía. Este servicio deberá estar operativo desde la fecha de inicio de la explotación.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje. Cabe mencionar que las tarifas cobradas tienen que ser aceptadas por el Regulador, el cual verificará la calidad de tales servicios.
30. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
31. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo a lo previsto en el Contrato de Concesión.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

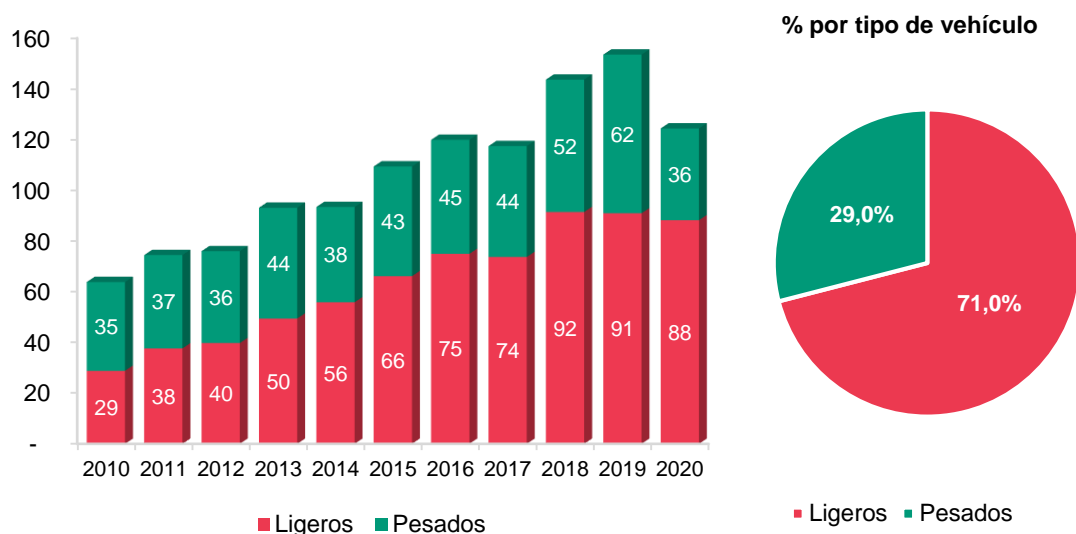
IV.1. Tráfico vehicular

32. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación Loma Larga Baja, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶.
33. Trafico en unidades vehiculares
34. En el Gráfico N° 3 se muestra la evolución del número de vehículos que transitaron por la unidad de peaje. Durante el 2020, el número de vehículos ligeros y pesados que transitaron por la carretera Canchaque ascendió a 124,4 mil, nivel menor en 18,9% que lo registrado en el año anterior (153,5 mil). Del total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada en el 2020, la mayor proporción (71%) correspondió a vehículos ligeros, mientras que el 29% a vehículos pesados.

⁶ 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.



Gráfico N° 3
Tráfico vehicular en la Concesión Canchaque, por tipo de vehículo, 2010-2020
(miles de unidades)



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

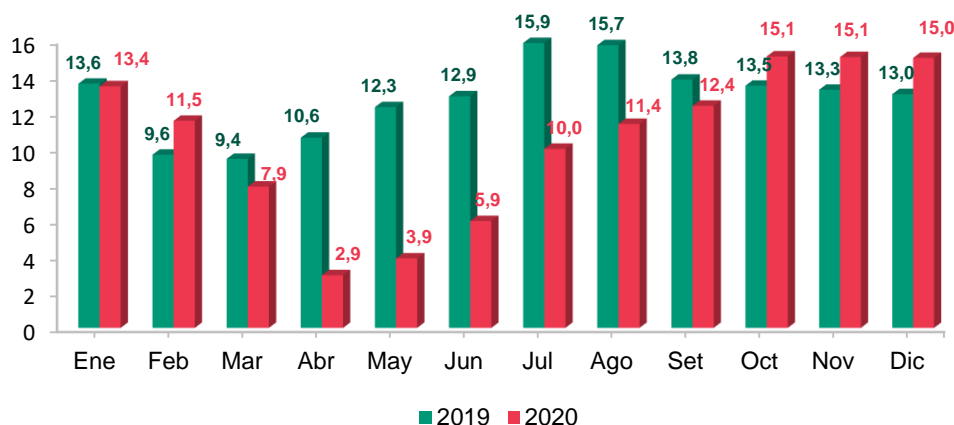
35. La contracción del tráfico vehicular se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional; entre ellas la restricción del transporte urbano, el transporte interprovincial y el uso de vehículos particulares, sumado a la inmovilización social obligatoria⁷.
36. El Gráfico N° 4 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2019 y 2020, apreciándose que en 2020 se presentó una disminución del tráfico en comparación con el año anterior. Particularmente, en los meses de abril, mayo y junio de 2020 se registraron las mayores caídas del tráfico, en niveles de 72,3%, 68,5% y 53,9% con relación a mismos meses del año anterior, respectivamente. Resalta el hecho de que a partir de octubre de 2020, se aprecia una recuperación del flujo vehicular, superando incluso los niveles del 2019, lo cual se explica por la reactivación progresiva de la economía y la reducción de restricciones al transporte⁸. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando a partir de mayo de manera progresiva según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte.

⁷ En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020; y, (ii) suspensión del servicio de transporte interprovincial de pasajeros por medio terrestre, aéreo y fluvial desde las 23:59 horas del día 16 de marzo de 2020 (exceptuado el transporte de carga y mercancía). Cabe indicar que el Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como las medidas restrictivas al transporte de pasajeros

⁸ El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020.



Gráfico N° 4
Concesión Canchaque: Tráfico por mes, 2019 – 2020
 (miles de vehículos)



Fuente: Concesión Canchaque S.A.C
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económico, Ositrán

Tráfico en ejes cobrables

37. En términos de ejes cobrables, durante 2020, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 170,9 mil ejes, de los cuales el 48,3% corresponde a los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 5, además de los vehículos ligeros, los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 58,1 mil ejes (34,0% del total de ejes), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

Cuadro N° 5
Concesión Canchaque: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2020
 (miles unidades y de ejes)

PEAJE LOMA LARGA BAJA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	88	29	6	0,09	0,06	0,98	0,05	124,4
Ejes Cobrables	88	58	18	0,37	0,32	5,87	0,38	170,9

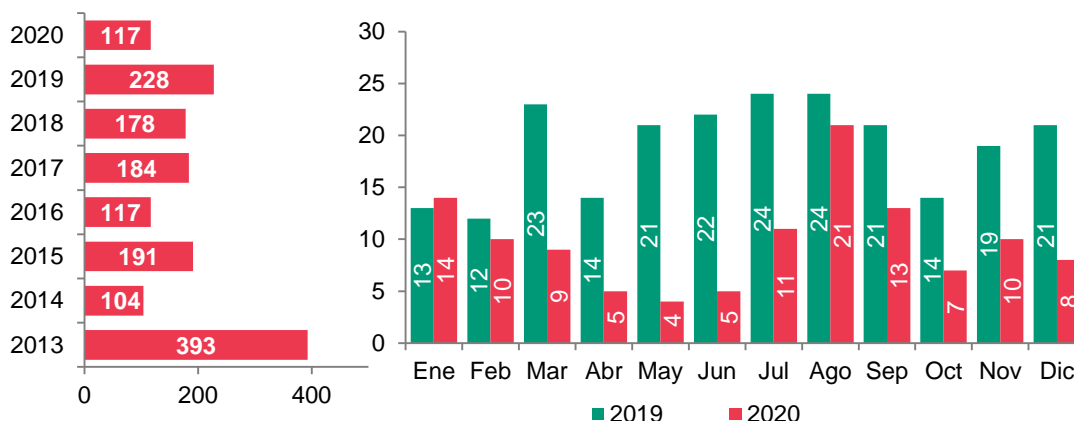
Fuente: Concesión Canchaque S.A.C
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV.2 Servicios complementarios

38. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios obligatorios gratuitos a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
39. Durante 2020, se recibieron 117 llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes o accidentes, cifra 48,7% menor respecto de las llamadas registradas el año anterior (228 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de llamadas se produjo en el mes de agosto.



Gráfico N° 5
Concesión Canchaque: Llamadas de emergencia, 2013 – 2020



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

40. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas fueron para solicitar auxilio mecánico (85,5%) y para informar sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito (10,3%). Cabe señalar que la mayoría de las llamadas fueron realizadas hacia los teléfonos de la central de emergencia del concesionario. Del total de incidentes o accidentes reportados en 2020, 44 de ellos generaron interrupción de la vía.

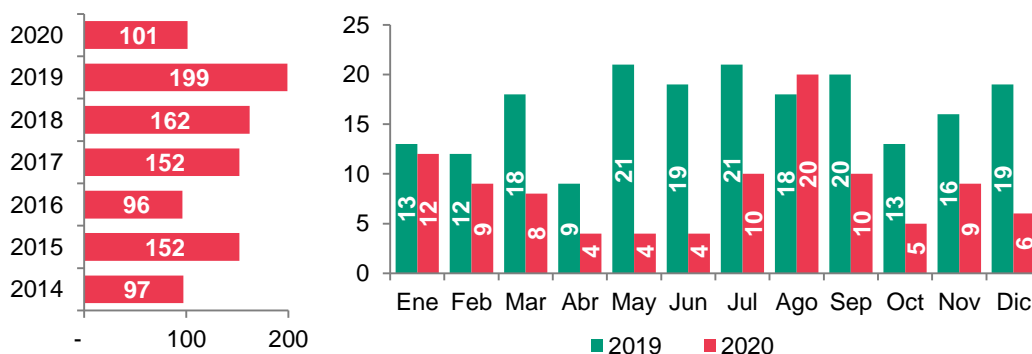
Cuadro N° 6
Concesión Canchaque: Motivo de llamada de emergencia, 2020
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Total
	Sí	No	
Auxilio Mecánico	32	68	100
Accidente de Tránsito	8	4	12
Incidentes ambientales	1	0	1
Otros	3	1	4

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, OSITRAN.

41. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 101 durante 2020, lo que representó una reducción de 49,2% en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (199). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de enero y agosto.

Gráfico N° 6
Concesión Canchaque: Asistencias mecánicas, 2019 – 2020



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



V. ESQUEMA TARIFARIO

42. En el año 2020, las tarifas por concepto de peaje en la Concesión fueron reajustadas por inflación, de conformidad con la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión. La tarifa inicial cobrada en esta concesión fue calculada por el regulador en el año 2008 mediante la metodología DAP (Disposición a Pagar), para lo cual se efectuaron encuestas a los potenciales usuarios que tendría la concesión una vez que entre en operaciones.
43. Cabe señalar que, la forma de reajuste de la tarifa se realiza de acuerdo con lo estipulado en la Cláusula 9.8. del Contrato de Concesión. De acuerdo a dicha cláusula el Peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. Este reajuste se realizará cada doce (12) meses y se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente método de ajuste de Peajes:

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

Donde:

- Peaje_{Ajustado}: Monto a cobrar en Nuevos Soles y luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
 - Peaje: Monto en Nuevos Soles del Peaje determinado por el REGULADOR.
 - i: Mes anterior al que se realiza el cálculo del Peaje Ajustado.
 - 0: Mes correspondiente a la fijación anterior del Peaje.
 - IPC: Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
44. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al peaje se le suma el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos más próximos o a la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente.
45. Durante 2020, las tarifas se encontraron en un nivel de S/ 2,60 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la Estación de Loma Larga Baja. En general, entre 2010 y 2020, las tarifas registraron un crecimiento acumulado de 30,0%, al pasar de S/ 2,00 a S/ 2,60 por unidad y por eje.

Cuadro N° 7
Tarifas 2020 en la estación de peaje Loma Larga
(En S/ por unidad vehicular o eje)

Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	por unidad	2,2	2,6
Vehículos Pesados 2 ejes	por unidad	4,4	5,2
Vehículos Pesados 3 ejes	por unidad	6,6	7,8
Vehículos Pesados 4 ejes	por unidad	8,8	10,4
Vehículos Pesados 5 ejes	por unidad	11,0	13,0
Vehículos Pesados 6 ejes	por unidad	13,2	15,6
Vehículos Pesados 7 ejes	por unidad	15,4	18,2
Vehículos Pesados 8 ejes	por unidad	17,6	20,8
Vehículos Pesados 9 ejes	por unidad	19,8	23,4

Nota: Se cobra en ambos sentidos

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

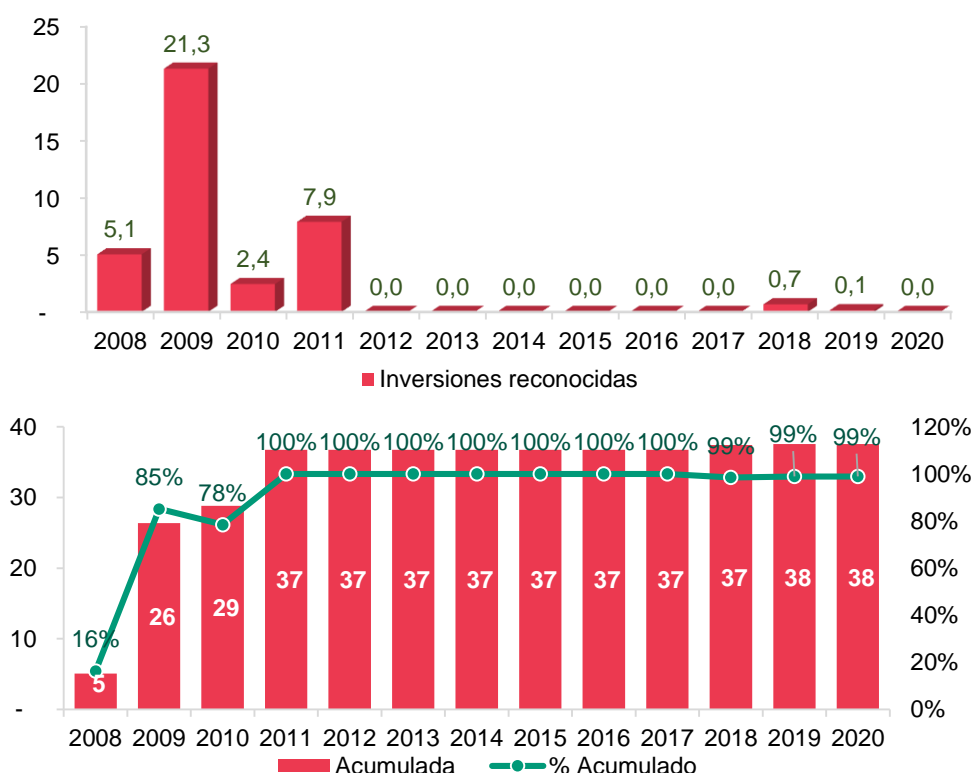
46. De acuerdo al Anexo A del Contrato de Concesión, la inversión proyectada referencial de la Concesión fue de USD 31 131 833,30, la cual consistía en el mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa) e intervenciones en las zonas críticas por El Fenómeno de "El Niño", para el tramo Buenos



Aires – Canchaque. Asimismo, obras de puesta a punto de la vía y puentes, para el tramo Empalme 1B – Buenos Aires. Posteriormente, en 2010, se modificó la inversión referencial a USD 36 746 461 mediante el Programa de Ejecución de Obra N° 6 (PEO N° 6). El monto de la inversión fue modificado en julio de 2018 a USD 37,962,318 (incluye IGV); con la inclusión del puente Filadera.

47. Al 31 de diciembre de 2020, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 37,56 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 98,9% del total de la inversión comprometida (USD 37,96 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad. El Gráfico N° 7 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2008 hasta el 2020.

Gráfico N° 7
Concesión Canchaque: Inversiones reconocidas por el Ositrán, 2008 – 2020.
(USD incluye IGV)



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

48. Al cierre de 2020, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde las obras accesorias⁹ y obras adicionales¹⁰. Con ello, en el 2011 se había alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.

⁹ 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.

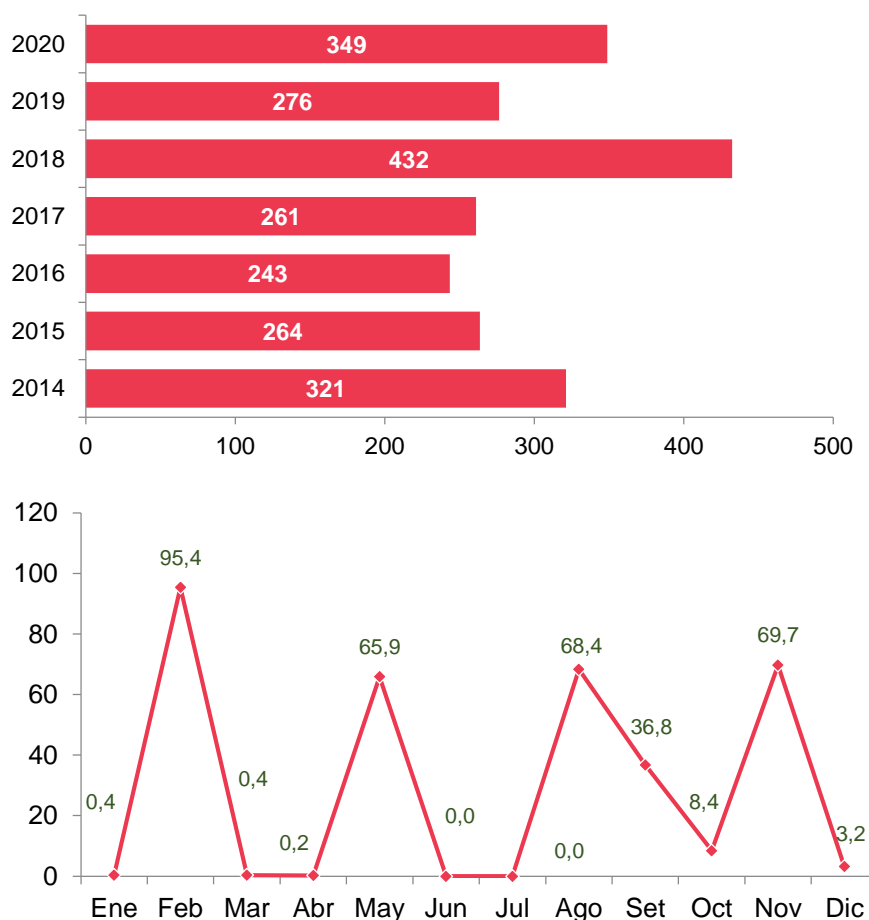
¹⁰ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de 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

49. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.13 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
50. Durante 2020, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 348,8 mil, monto que representó un incremento del 26,2% con relación a los aportes pagados en 2019 (S/ 276,4 mil). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8
Concesión Canchaque: Aportes por Regulación, 2013 – 2020.
(Miles USD incluye IGV)



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán.

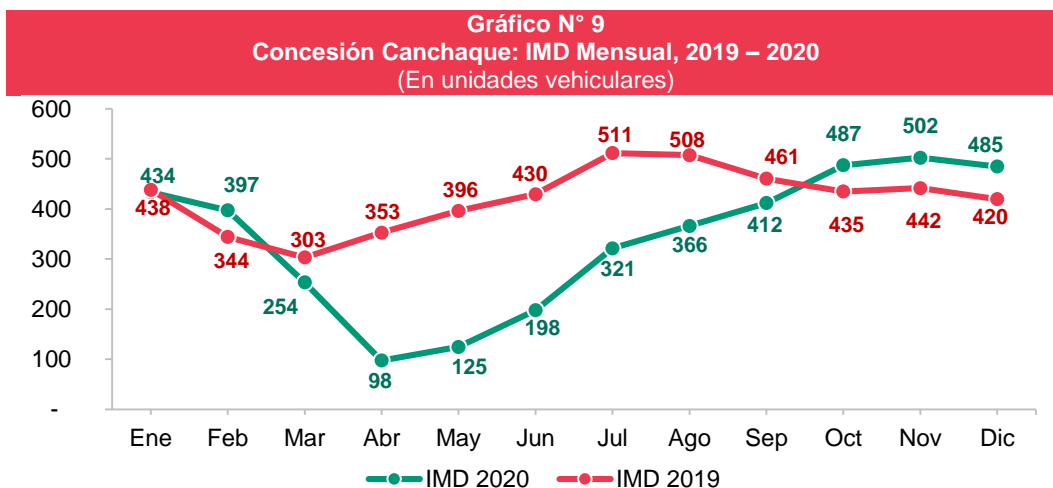
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Indicadores de Tráfico

51. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 9, el IMD anual en el 2020 resultó cerca de 340 vehículos por día, lo que representa un 19,2% inferior a los 421 vehículos registrados por día el año anterior. Asimismo, durante el 2020, el IMD mostró caídas importantes desde abril hasta setiembre, siendo el mes de abril en donde se registró la mayor contracción (72,3%), respecto a abril de 2019.



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

VII.2. Accidentes

52. Como se observa en el Cuadro N° 8, durante el 2020, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 29,4% con respecto al año anterior, pasando de 17 accidentes a 12 accidentes. Cabe destacar que producto de dichos accidentes se reportaron 2 heridos y 2 víctimas mortales.

Cuadro N° 8
Concesión Canchaque: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2020
(Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	6	3	0	8	5	0
2015	12	6	0	17	8	0
2016	6	2	0	36	3	0
2017	14	2	2	53	3	2
2018	14	0	0	26	0	0
2019	15	2	0	17	3	0
2020	9	1	2	12	2	2

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

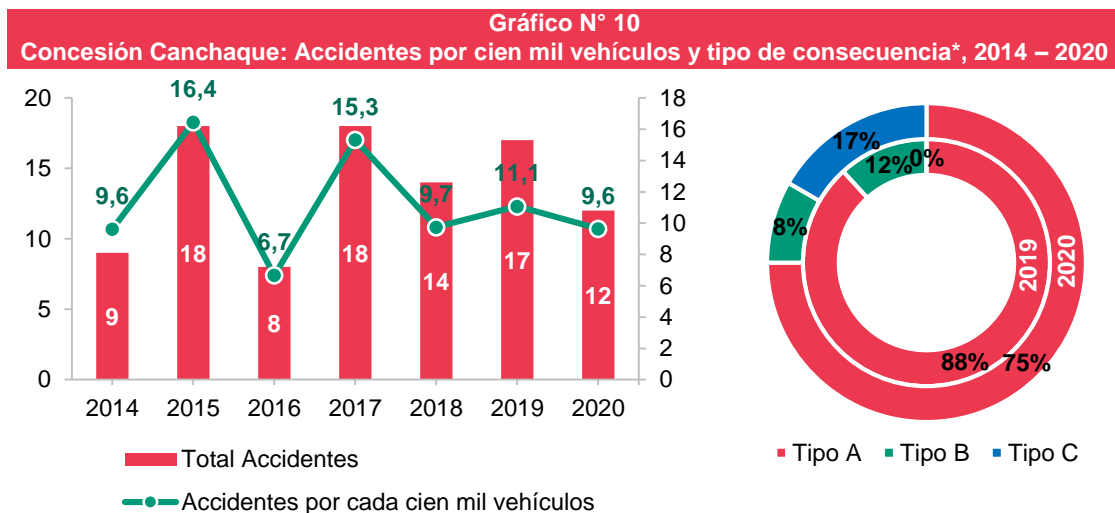
Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

¹¹ 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:

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



53. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2020 es 9,6, ratio inferior al registrado en el 2019 (11,1 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 10, los accidentes registrados en 2020 correspondieron a accidentes tipo A (solo daños materiales), tipo B (daños materiales y heridos) y tipo C (daños materiales, daños personales y fallecidos).

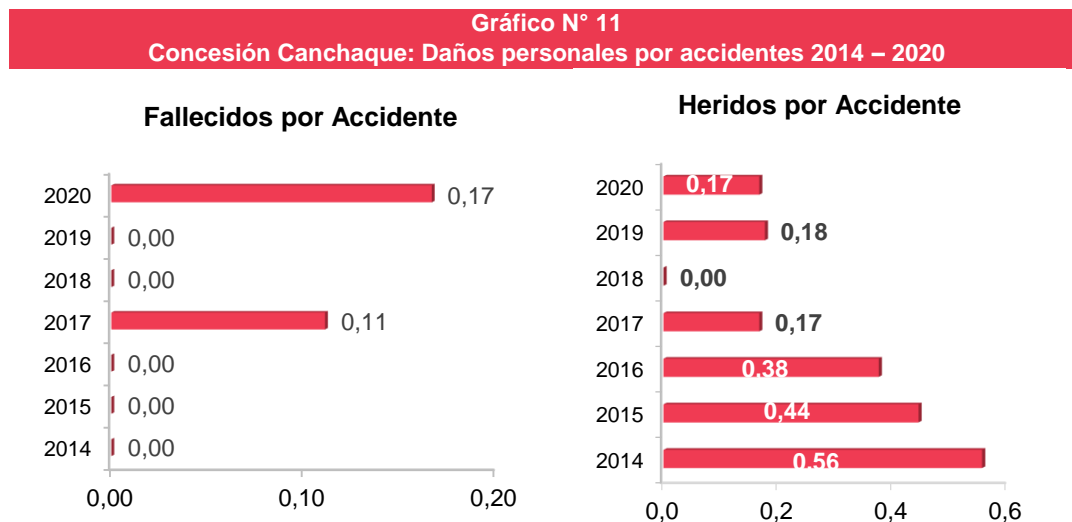


** Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos; y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

54. El número de heridos y víctimas fatales por accidente continuó su evolución descendiente hasta el 2019, en el 2020 nuevamente se registraron fallecidos y personas heridas. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2020.



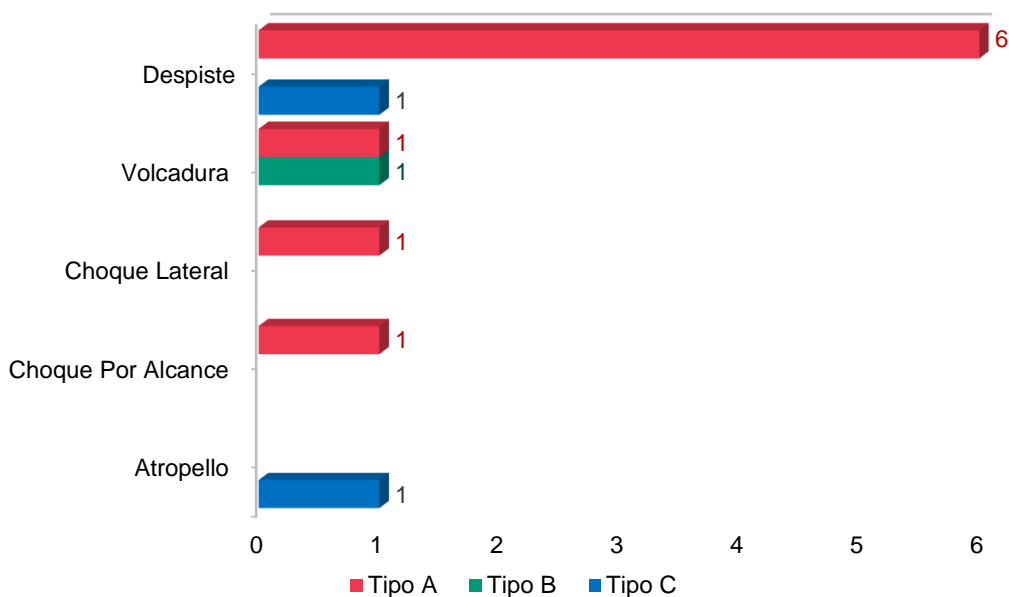
Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

55. En cuanto a los accidentes, en el 2020, 7 de los doce accidentes de tránsito (58%) ocurrieron por despistes del vehículo; mientras que el 17% fue por volcadura de vehículos, asimismo, el 25% restante corresponde a atropellos y choques. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes por tipo de accidente y consecuencias respecto a la vida humana.



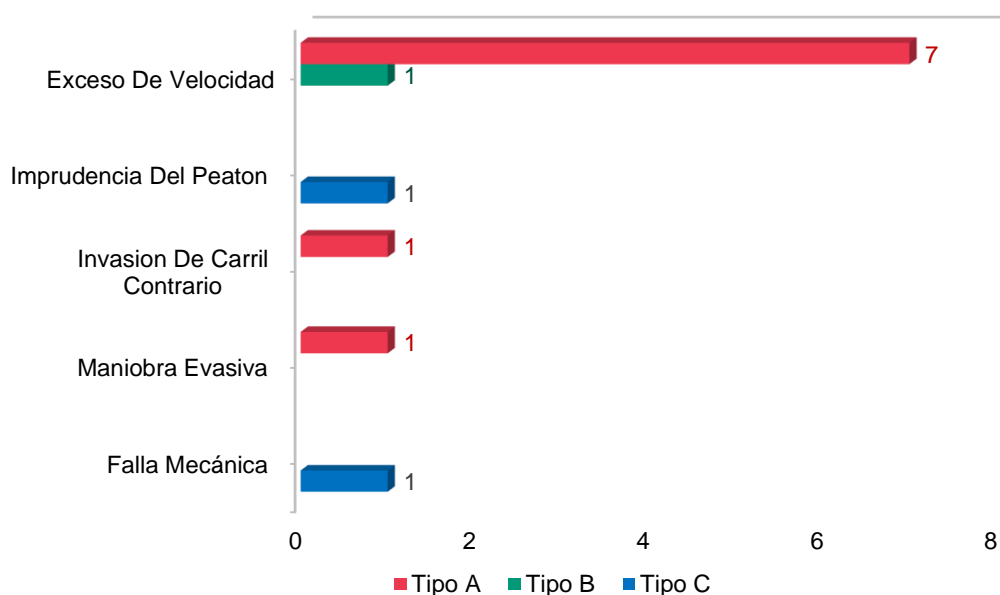
Gráfico N° 12
Concesión Canchaque: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias 2020



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

56. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, el exceso de velocidad representó el 67% de estas causas. Asimismo, el 33% restante de los accidentes se deben a la imprudencia del peatón y conductor, invasión de carril y falla mecánica. El Gráfico N° 13 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.

Gráfico N° 13
Concesión Canchaque: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2020



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



VII.3. Reclamos

57. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, esta Concesión se caracteriza por el bajo número de reclamos que ha registrado a lo largo de la concesión. Durante el 2020, se registró solo un reclamo en el mes de agosto, el cual terminó declarándose inadmisibles. Cabe indicar que en el 2017, se tramitaron 2 reclamos, ambos declarados infundados. En el 2015 solo se presentó 1, el cual fue resuelto y declarado inadmisibles debido a falta de argumentos presentados y, en el 2012 se presentaron 3 reclamos que fueron declarados infundados.

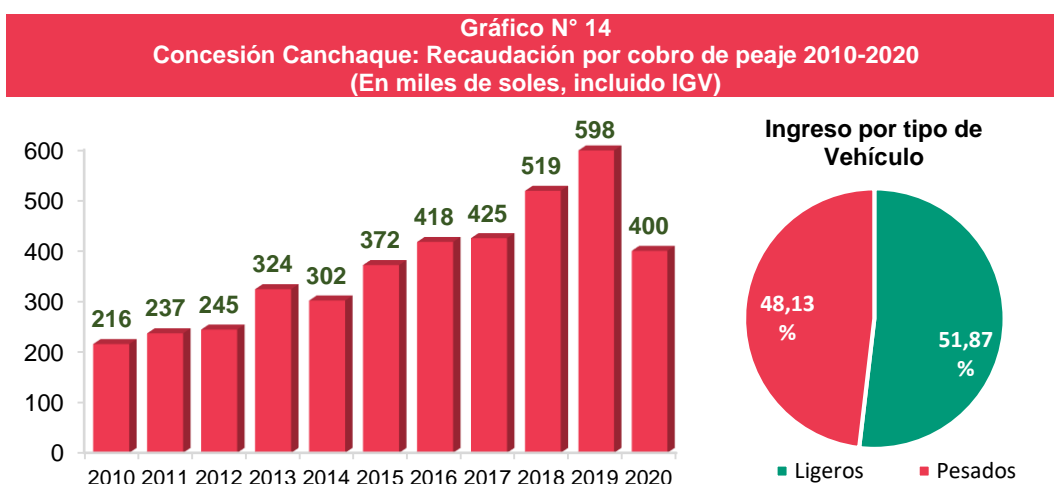
Cuadro N° 9 Concesión Canchaque: Reclamos presentados, 2010-2020		
Año	N° de reclamos	Motivo
2010	1	Falta de señalización y/o mantenimiento
2011	0	-
2012	3	Atención Inadecuada y Otros.
2013	0	-
2014	0	-
2015	1	Otros
2016	0	-
2017	2	Servicio de auxilio mecánico y Facturación.
2018	0	-
2019	0	-
2020	1	Falta de señalización

Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

58. La recaudación por el cobro de peaje descendió a S/ 400,2 mil durante 2020, lo que representó una reducción del 33,1% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 598,4 mil). Cabe señalar que, el 51,9% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos ligeros. Entre el 2010 y 2020, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 4,06 millones (Ver Gráfico N° 14).

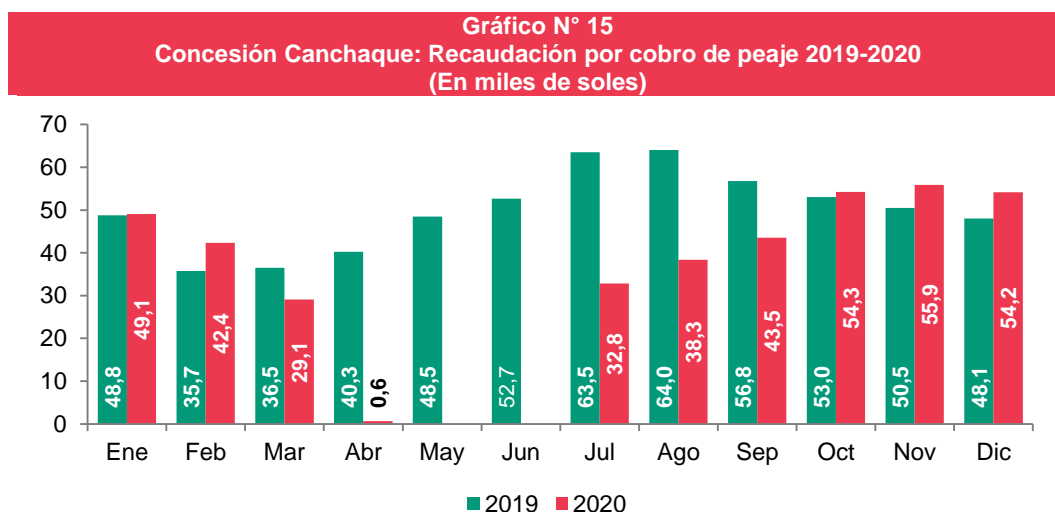


Fuente: Concesión Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



59. El mes que registró la mayor recaudación de peaje fue noviembre de 2020 con S/ 55,9 miles. En general, entre enero y diciembre de 2020, se experimentó una caída en la recaudación desde marzo hasta setiembre con respecto al mismo periodo del 2019. Esta disminución se explica esencialmente por la suspensión temporal del cobro de peaje¹² entre abril y junio, así como por la reducción del flujo vehicular.



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

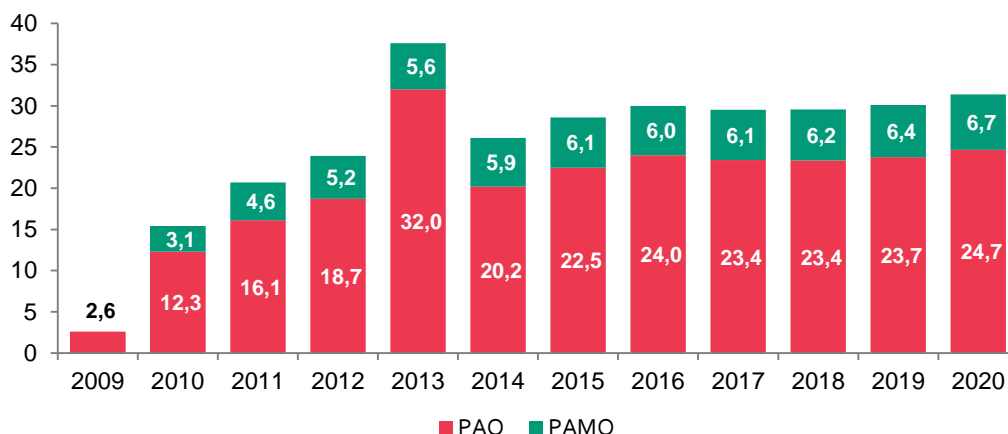
60. Cabe destacar que la recaudación de peaje representa un porcentaje reducido de los ingresos de la concesión (1,3% en el periodo 2010-2020), siendo la principal fuente los ingresos los concernientes al cofinanciamiento del Estado para completar el pago anual por operación y mantenimiento (PAMO), así como para otorgar el monto correspondiente al PAO.
61. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹³, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁴.
62. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2020, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO y PAO ascendió a S/ 31,4 millones, nivel similar a lo devengado años anteriores. Entre 2009 y 2020, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 61,9 millones y S/ 243,6 millones, respectivamente.

¹² Mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19 de fecha 02.04.2020, se dispuso la suspensión temporal del cobro de tarifas de peajes por causal de fuerza mayor dada la declaración del Estado de Emergencia Nacional (EEN) - COVID 19.

¹³ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>



Gráfico N° 16
Concesión Canchaque: Ingresos por concepto de PAMO y PAO 2011 - 2020
 (En millones de Soles)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estado de Resultados Integrales

59. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado neto del periodo. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.
60. Con relación a los ingresos, como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada; por tanto, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo un riesgo comercial asumido por parte de la empresa. En el siguiente cuadro se presentan los ingresos operativos¹⁵ de la empresa percibidos durante los años 2019 y 2020.

Cuadro N° 10
Ingresos por servicios, 2020 - 2019
 (en miles de soles)

Ingresos por operación	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL 2020 / 2019
			2020	2019	
Ingresos por mantenimiento rutinario	4 759	4 562	41,0%	36,4%	4,3%
Ingresos por derechos remanentes	4 475	4 192	38,6%	33,4%	6,8%
Ingresos por mantenimiento de emergencia	2 363	3 779	20,4%	30,2%	-37,5%
Total	11 597	12 533	100%	100%	-7,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

61. Como se puede observar, durante el año 2020, los ingresos totales constituidos por: i) ingresos por mantenimiento rutinario, ii) ingresos por derechos remanentes, iii) ingresos por mantenimiento de emergencia, alcanzaron en conjunto los S/ 11,5 millones, esto es, un monto 7,5% inferior que lo registrado en el año 2019 (S/ 12,5 millones).

¹⁵ Al 31 de diciembre del 2020 y 2019 no se ha generado ingreso por mantenimiento periódico



62. Por su parte, en relación a los costos del servicio de operación, durante el ejercicio 2020 estos se elevaron en 9,9% alcanzado los S/ 9,1 millones monto superior al del ejercicio 2019 (S/ 8,3 millones), tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 11					
Costos de operación, 2020 - 2019					
(en miles de soles)					
Costos de operación	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Cargas de personal	-	-	0,0%	0,0%	-
Servicios prestados por terceros	8 767	8 073	95,4%	96,6%	8,6%
Cargas diversas de gestión	403	263	4,4%	3,1%	53,2%
Depreciación	20	25	0,2%	0,3%	-20,0%
Total	9 190	8 361	100%	100%	9,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

63. Sobre el particular, los costos totales están conformados, principalmente, por servicios prestados por terceros, los cuales representaron el 95,4% del total de costos del año 2020, seguido por los costos de cargas diversas de gestión y depreciación que, durante el 2020, representaron el 4,4% y 0,2% de los costos totales, respectivamente.
64. En línea con lo anterior, con relación al costo por los servicios prestados por terceros, en el año 2020, este concepto aumentó en 6,4% respecto de lo registrado en el año 2019, esto es, pasando de S/ 8,7 millones en el 2019 a S/ 9,3 millones en el 2020. Cabe señalar que dicho incremento se sustenta en los mayores costos incurridos por concepto de "Operación y mantenimiento rutinario", el cual representaba alrededor del 52,3% del costo de servicios por terceros del año 2019, y que para el año 2020 pasaron a representar 72,5% de dichos costos, esto a pesar de no haberse registrado desembolsos por "Mantenimiento periódico" durante los dos últimos años.

Cuadro N° 12					
Costos de prestación de servicios por terceros, 2020 - 2019					
(en miles de soles)					
Servicios prestados por terceros	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Operación y mantenimiento rutinario	6 778	4 597	72,5%	52,3%	47,4%
Eventos catastróficos y mantenimiento de emergencia	1 919	3 286	20,5%	37,4%	-41,6%
Servicios de auditoría y asesoramiento	359	453	3,8%	5,2%	-20,8%
Servicios de outsourcing	214	217	2,3%	2,5%	-1,4%
Obras adicionales	69	138	0,7%	1,6%	-50,0%
Alquiles y mantenimiento de locales	13	59	0,1%	0,7%	-78,0%
Otros menores	-	39	0,0%	0,4%	-100,0%
Total	9 352	8 789	100%	100%	6,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

65. Por otro lado, en lo que respecta a los gastos administrativos, durante el año 2020 estos se redujeron un 25,9% con relación a lo desembolsado durante el año 2019, pasando de S/ 1,89 millones en el 2019 a S/ 1,40 millones en el 2020, tal como se puede observar en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 13
Gastos de administración, 2020 - 2019
(en miles de soles)

Gastos de administración	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Cargas de personal	632	958	45,0%	50,5%	-34,0%
Servicios prestados por terceros	585	716	41,6%	37,7%	-18,3%
Cargas diversas de gestión	152	190	10,8%	10,0%	-20,0%
Depreciación	36	33	2,6%	1,7%	9,1%
Total	1 405	1 897	100%	100%	-25,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

66. Así, en lo que se refiere a los resultados integrales de la empresa, tal como se aprecia en el cuadro N° 14, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos de operación, durante el año 2020 se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 2,40 millones, lo que significó un decremento de 42,3% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 4,17 millones). Por su parte, sobre la utilidad de operación se redujo en 55,8% respecto de lo observado en 2019, descendiendo a S/ 1,0 millones en el 2020.

Cuadro N° 14
Estado de Resultados Integrales. 2020 - 2019
(En miles de soles)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Ingresos Totales	11 597	12 533	100,0%	100,0%	-7,5%
Costos de operación	(9 190)	(8 361)	-79,2%	-66,7%	9,9%
Utilidad bruta	2 407	4 172	20,8%	33,3%	-42,3%
Gastos de administración	(1 405)	(1 897)	-12,1%	-15,1%	-25,9%
Otros ingresos / gastos neto	2	(3)	0,0%	0,0%	-166,7%
Utilidad operativa	1 004	2 272	8,7%	18,1%	-55,8%
Gastos financieros	(241)	(231)	-2,1%	-1,8%	4,3%
Ingresos financieros	8	234	0,1%	1,9%	-96,6%
Diferencia en cambio, neta	306	(98)	2,6%	-0,8%	-412,2%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	1 077	2 177	9,3%	17,4%	-50,5%
Impuesto a la renta	(310)	(683)	-3%	-5%	-54,6%
Ganancia (pérdida) neta del año	767	1 494	7%	12%	-48,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

67. Por su parte, respecto a la utilidad neta del ejercicio, en el año 2020 tuvo una caída en 48,7%, es decir, S/ 767 mil frente a los S/ 1,49 millones obtenidos en el 2019. Dicho resultado se debió, principalmente, a que durante el año 2020 no se llevaron a cabo actividades de mantenimiento periódico; así como también por los mayores costos incurridos por la empresa.

IX.2. Estado de Situación Financiera

68. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de sus activos, pasivos y el patrimonio neto. En el siguiente cuadro se presentan los movimientos que tuvieron lugar entre los años 2019 y 2020.



Cuadro N° 15
Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	11 160	9 389	PASIVO CORRIENTE	6 178	4 640
Efectivo y equivalente de efectivo	5 891	1 357	Pasivo por derecho de uso	31	27
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	4 743	6 317	Cuentas por pagar comerciales	66	69
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	253	619	Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 528	4 249
Otras cuentas por cobrar	209	1 071	Otras cuentas por pagar	3 553	295
Gastos contratados por anticipado	64	25			
			PASIVO NO CORRIENTE	522	527
ACTIVO NO CORRIENTE	626	674	Pasivo por derecho de uso	29	34
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	350	383	Otras cuentas por pagar	493	493
Propiedades, planta y equipo, neto	38	64			
Activos por derecho de uso, neto	60	59	TOTAL PASIVO	6 700	5 167
Activos por impuestos diferidos	178	168			
			PATRIMONIO NETO	5 086	4 896
			Capital emitida	2 530	2 530
			Reserva legal	506	506
			Reserva facultativa	366	366
			Resultados acumulados	1 684	1 494
TOTAL ACTIVO	11 786	10 063	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	11 786	10 063

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 16
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	94,7%	93,3%	18,9%	PASIVO CORRIENTE	52,4%	46,1%	33,1%
Efectivo y equivalente de efectivo	50,0%	13,5%	334,1%	Pasivo por derecho de uso	0,3%	0,3%	14,8%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	40,2%	62,8%	-24,9%	Cuentas por pagar comerciales	0,6%	0,7%	-4,3%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	2,1%	6,2%	-59,1%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	21,4%	42,2%	-40,5%
Otras cuentas por cobrar	1,8%	10,6%	-80,5%	Otras cuentas por pagar	30,1%	2,9%	1104,4%
Gastos contratados por anticipado	0,5%	0,2%	156,0%				
				PASIVO NO CORRIENTE	4,4%	5,2%	-0,9%
ACTIVO NO CORRIENTE	5,3%	6,7%	-7,1%	Pasivo por derecho de uso	0,2%	0,3%	-14,7%
Activos financieros relacionados a acuerdos de concesión	3,0%	3,8%	-8,6%	Otras cuentas por pagar	4,2%	4,9%	0,0%
Propiedades, planta y equipo, neto	0,3%	0,6%	-40,6%				
Activos por derecho de uso, neto	0,5%	0,6%	1,7%	TOTAL PASIVO	56,8%	51,3%	29,7%
Activos por impuestos diferidos	1,5%	1,7%	6,0%				
				PATRIMONIO NETO	43,2%	48,7%	3,9%
				Capital emitida	21,5%	25,1%	0,0%
				Reserva legal	4,3%	5,0%	0,0%
				Reserva facultativa	3,1%	3,6%	0,0%
				Resultados acumulados	14,3%	14,8%	12,7%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	17,1%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	17,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



69. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se expandieron en 17,1% respecto de lo observado en el año 2019, pasando de S/ 10,0 millones a S/ 11,7 millones.
70. Al respecto, el activo corriente pasó de representar el 93,3% de los activos totales en el año 2019 al 94,7% en 2020, alcanzando un valor de S/ 11,1 millones (a diferencia de los S/ 9,3 millones registrados en el 2019); mientras que el activo no corriente disminuyó de S/ 674 mil en el 2019 a S/ 626 mil en el 2020 (-7,1%).
71. En concordancia con lo señalado, se observó que en el patrimonio neto incrementó la cuenta de resultados acumulados, pasando de S/ 1,49 millones al final del ejercicio 2019 a S/ 1,68 millones al final del ejercicio 2020.

IX.3. Indicadores Financieros

• **Ratios de Liquidez**

72. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En general, en los años 2019 y 2020, la empresa registró ratios de liquidez mayores a 1, revelando que tiene los recursos necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.
73. En particular, el aumento de las *Otras cuentas por pagar* del pasivo corriente en el año 2020, ocasionaron que la Liquidez clásica¹⁶ se reduzca a un nivel de 1,81; sin embargo, el mayor monto de *Efectivo y equivalente de efectivo* generaron un incremento del indicador de la Prueba ácida¹⁷, alcanzando el nivel de 1,03. A partir de lo mencionado, el Concesionario mantiene una buena posición frente a sus acreedores.

Cuadro N° 17		
Ratios de Liquidez, 2020 - 2019		
Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	1,81	2,02
Prueba ácida	1,03	0,66
Liquidez absoluta	0,95	0,29

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. El ratio de Liquidez absoluta¹⁸ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbre de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre del año 2020, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,95 por cada sol de deuda, ratio superior al del año 2019 que alcanzó los S/ 0,29, debido al crecimiento de la cuenta de *Efectivo y equivalente de efectivo* en 2020.

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

75. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2020 reflejan la mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior al experimentar un incremento en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por la importante expansión en 2020 de las obligaciones de pago que tenía la empresa en 2019.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



Cuadro N° 18
Ratios de Endeudamiento financiero, 2020 - 2019

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	131,7%	105,5%
Endeudamiento del Activo	56,8%	51,3%
Calidad de la Deuda	92,2%	89,8%
Índice de Solvencia	1,76	1,95

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

76. Al respecto, como se puede observar en la tabla, el ratio Deuda - Patrimonio¹⁹ muestra para el ejercicio 2020 que, por cada S/ 131,7 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel moderado de apalancamiento de la empresa; no obstante, ello también denota un significativo aumento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (105,5%), como consecuencia del crecimiento de la cuenta *Otras cuentas por pagar*²⁰ dado en el 2020.
77. Así también, el ratio Endeudamiento del Activo²¹ en el ejercicio 2020 indica que, del total de activos, el 56,8% está cubierto a través de deuda con terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 51,3% que tuvo en el 2019, lo cual denota una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un decremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
78. Respecto al ratio Calidad de la deuda²², indica que la participación de las obligaciones de corto plazo se incrementó ya que, para el año 2019, el pasivo corriente representaba el 46,1% del pasivo total, mientras que para el 2020 tuvo una participación de 52,1%.
79. Finalmente, el Índice de solvencia²³ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, presenta un menor valor al año 2019, pasando de 1,95 a 1,76 veces en el año 2020.
- **Ratios de rentabilidad**
80. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que en 2020 se obtuvo un deterioro general de la rentabilidad de la empresa. Así, el Margen bruto²⁴ decreció al pasar de 33,3% a 20,8% entre los años 2019 y 2020. De igual forma se observa un decremento del Margen operativo²⁵ al pasar de 18,1% a 8,7%.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

²⁰ Es específico, esta cuenta incrementó debido a los Anticipos recibidos de clientes. Esta subcuenta a su vez incluye un importe cobrado anticipadamente por S/0.5 millones (Pasivo no corriente) correspondiente a dos tercios de la retribución económica del PAMO Trimestral N° 1 por Mantenimiento y Operación, de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 9.4 literal b) del Contrato de Concesión los cuales serán aplicados contra la última remuneración del PAMO N°60, al finalizar el periodo de la concesión y un adelanto por un importe de S/3.4 millones (Pasivo corriente) correspondiente al 30% del mantenimiento de emergencia.

²¹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total

²² El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

²³ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total



Cuadro N° 19
Ratios de Rentabilidad, 2020 - 2019

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	20,8%	33,3%
Margen Operativo	8,7%	18,1%
Margen EBITDA	9,1%	18,6%
Margen Neto	6,6%	11,9%
ROE	15,1%	30,5%
ROA	6,5%	14,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Canchaque S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

81. A su vez, en el año 2020, el Margen EBITDA²⁶, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, mejoró su capacidad de cobertura, al pasar de 18,1% a 26,7%. Asimismo, en el año 2020, el Margen neto²⁷ presentó crecimiento, pues pasó de 11,5% a 19,4%.
82. En general, esta caída de los márgenes se explica por la contracción de los ingresos operativos de la empresa y la expansión de los costos de operación que se presentaron en el año 2020.
83. Por otra parte, se observa un decremento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE²⁸, es decir los socios tuvieron menor rentabilidad sobre su capital invertido pues por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 15,1 de utilidad neta mientras que en el año 2019 se obtuvo S/ 30,5 de utilidad neta.
84. Finalmente una situación similar ocurre con el valor del ROA²⁹ (rendimiento sobre los activos), que fue de 6,5% (14,8% en el año 2019), así la empresa tuvo menores ganancias para el año 2020 sobre el capital total invertido.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²⁸ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²⁹ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

85. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Empalme 1B – Buenos Aires – Canchaque, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la Concesión durante el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registró un decrecimiento en 18,9% respecto al año anterior, al pasar de 153,5 mil a 124,3 mil vehículos, de los cuales el 71% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 29% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 170,9 mil ejes, lo cual representó una contracción de 26,2% respecto al año anterior. La contracción del tráfico vehicular se explica por las medidas aplicadas por el gobierno a partir de mediados de marzo de 2020 para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
 - (ii) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados, en el 2020 se mantuvo la tarifa con relación al año anterior, siendo de S/ 2,60 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados) en la estación de peaje Loma Larga Baja.
 - (iii) No se realizaron inversiones durante el 2020. Al 31 de diciembre de 2020, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 37,6 millones, lo cual significó un avance del 98,9% de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción (54,98 km) y para ser intervenidos (21,96 km) como parte de la obra principal.
 - (iv) En el 2020, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 348,8 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos), cifra que representó un incremento del 26,2% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 276,5 mil).
 - (v) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2020, se ha verificado lo siguiente:
 - No se realizó la medición de los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90%).
 - Se registraron un total de 12 accidentes, lo cual representó una disminución del 29,4% con relación a los accidentes registrados en 2019 (17 accidentes). Consecuencia de ello se registraron 2 heridos y 2 fallecidos. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes fueron por despistes (58%) y el 17% por volcadura, el 24% restante se debió a choques y atropellos.
 - Se ha registrado 1 reclamo para el periodo del 2020.
 - (vi) La recaudación de peaje descendió a S/ 440,1 mil en el 2020, nivel 33,1% menor que lo recaudado en 2019. Esta reducción se explica por la suspensión del cobro de tarifas de peaje ante la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional, así como por la reducción del flujo vehicular.
 - (vii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, los ingresos totales del Concesionario se contrajeron 7,5% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 12,5 millones a S/ 11,6 millones; mientras que los costos de operación se incrementaron 9,9%. Así, la utilidad bruta se redujo 42,3% en 2020, al pasar de S/ 4,17 millones a S/ 2,41 millones. Por su parte, los resultados netos mostraron una ganancia de S/ 767 mil, nivel considerablemente menor (-48,7%) al año anterior (S/ 1,5 millones).



- (viii) Finalmente, en relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros, ambos se redujeron. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha incrementado ligeramente conforme al aumento de los indicadores de liquidez del 2020 frente a los del 2019, revelando que al final del ejercicio del 2020, la empresa contaba con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.



XI. ANEXOS

ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: CONCESIONARIA CANCHAQUE S.A. CARRETERA: EMPALME 1B – BUENOS AIRES – CANCHAQUE			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 78,127 km, los cuales se encuentran sub divididos en: - Empalme 1B – Buenos Aires (22,06 km) - Buenos Aires – Canchaque (56,07 km)	Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	09 de febrero de 2007.	Cláusula 21.2
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1 (p. 26) Cláusula 4.3 (p.27)
4	Adendas	Adenda 1: 16 de enero de 2008. Adenda 2: 04 de agosto de 2009. Adenda 3: 03 de enero de 2011.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 20)
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.3 (p. 46) Anexo B Sección IV (p. 07)
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende al 2,5% de la Inversión Proyectada Referencial: US \$ 778 295,83	Anexo A (p. 01)
8	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: asciende a US \$ 3 113 183,00 (10% de la Inversión Proyectada Referencial). Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a 5% de la Inversión Proyectada Referencial señalado en el Anexo A y deberá reducirse a un monto equivalente a 3 PAMO's (cuotas trimestrales) a partir del quinto año de la Concesión.	Cláusula 11.1.(p. 54) Cláusula 11.2.(p. 54) Cláusula 11.3.(p. 55) Anexo A (p. 01)
9	Garantías a favor del concesionario	Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas.	Cláusula 11.1 (p.54)
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 31 131 833,30 (incluido IGV).	Anexo A (p.01)
11	Obras	En el Tramo Buenos Aires – Canchaque: - Mejoramiento a nivel asfaltado con TSB y Carpeta asfáltica en caliente de 3" (2" en la primera etapa). - Intervenciones en las zonas críticas por fenómeno del Niño. En el tramo Empalme 1B-Buenos Aires: - Obras de Puesta a Punto de la vía y puentes. - Adicionalmente, se realizarán obras de drenaje, de señalización y seguridad vial, así como la construcción de	Numeral 3.2 del Anexo I (p. 33-40)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> - Trato Directo - Arbitraje: Arbitraje de Conciencia: Controversias técnicas. Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas. <ul style="list-style-type: none"> - Reglas procedimientos comunes 	Cláusula 18.10 (p. 80) Cláusula 18.11 a) (p. 81) Cláusula 18.11 b) (p. 81) Cláusula 18.12 (p. 82)
13	Penalidades	Se refieren a: <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 en seguros - Consideraciones socioambientales. 	Anexo VIII
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> - Vencimiento del plazo - Mutuo Acuerdo - Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) - Procedimiento para el rescate	Cláusula 16.1 – 16.13 (p. 71 – 77)
15	Equilibrio Económico	<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 auditado, en función a la diferencia entre la Utilidad Neta resultante del ejercicio y la Utilidad neta que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables. - Se calculará el desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato. - Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si afecta al Concedente el monto a compensarse podrá descontar del PAS. Si el Concesionario invoca la ruptura se efectuará la compensación dentro de los cuatro meses siguientes y si existiera retraso se aplicará una tasa Libor + 3% sobre el saldo adeudado. - Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación. 	Cláusula 9.14. - 9.17. (p. 52-54)
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	No presenta el Contrato.	
17	Pólizas de seguros	A cargo del Concesionario: <ul style="list-style-type: none"> - De responsabilidad civil - Sobre los bienes en Construcción. - De riesgos laborales - Otras pólizas Si el Concedente estima conveniente podrá contratar un seguro sobre los bienes de la Concesión que podrá servir para cubrir costos de mantenimiento de emergencia.	Cláusula 12.1 (p.56) Cláusula 12.2 a) (p.56) Cláusula 12.2 b) (p.56) Cláusula 12.2 c) (p.57) Cláusula 12.2 d) (p.57) Cláusula 12.2 (p.56)
18	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación es aquella en la cual se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a lo señalado en las Cláusulas 6.26 a 6.31.	Cláusula 8.10 (p. 44)
19	Estándares de servicio	Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía y puentes.	Anexo I, Apéndice 3 (p.67-78)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">- La tarifa está compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fuesen aplicables.- El peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.	Cláusula 9.5
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none">- 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 por el Índice de Precios al Consumidor del Perú que publica INEI.	Cláusula 9.8 (p.49)
22	PAS	<ul style="list-style-type: none">- El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 1 339 000.- El PAS se pagará trimestralmente y tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento.- Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.	Cláusula 9.2 (p.46) Cláusula 9.3 (p.46)
23	PAO	<ul style="list-style-type: none">- El monto del PAO es de USD 1 028 352 (sin IGV) y se paga trimestralmente.- El PAO se ajusta por: metrados, inflación-devaluación y variación de la tasa de interés, (si la tasa de cierre financiero es mayor a 7,3%)	Anexo B: Cláusula 4.4 (p.1) Anexo 6
24	CRPAO	Es el Certificado de Reconocimiento de los Derechos de PAO materializado en uno o varios certificados desglosables adjuntos al CAO Certificado.	Anexo B: Cláusula 1.1 (p. 2)
25	PAMO	El Pago Anual por Operación y Mantenimiento (PAMO) es de US\$ 310 648 (Sin IGV). Este valor se ajusta por inflación local y devaluación.	Anexo B: Cláusula 4.17 (p. 12) Anexo 6

**ANEXO N° 2
RESUMEN ESTADÍSTICO**

INDICADORES ANUALES: EMPALME 1B - BUENOS AIRES - CANCHAQUE

Concesionario:	Concesión Canchaque S.A.C.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2012-2020

a) Tráfico										
	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Número de Unidades Vehiculares										
Loma Larga	Vehículos	76,143	93,242	93,547	109,495	119,974	117,517	143,644	153,511	124,432
Total Ligeros	Vehículos	39,925	49,596	56,031	66,310	75,096	73,866	91,546	91,073	88,327
Total Pesados	Vehículos	36,218	43,646	37,516	43,185	44,878	43,651	52,098	62,438	36,105
Número de Ejes Cobrables										
Loma Larga	Ejes	117,185	148,517	137,295	162,799	175,185	171,141	207,488	231,525	170,943
Ligeros	Ejes	39,925	49,596	56,031	66,310	75,096	73,866	91,546	91,073	88,327
Pesados	Ejes	77,260	98,921	81,264	96,489	100,089	97,275	115,942	140,452	82,616

	UNIDAD	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
b) Recaudación por Cobro de Peaje										
Total	Soles	244,510	324,419	302,049	372,107	417,758	425,265	518,720	598,493	400,156
Ligeros	Soles	83,319	108,418	123,268	151,465	179,185	183,561	228,865	235,309	207,553
Pesados	Soles	161,191	216,002	178,781	220,642	238,573	241,704	289,855	363,184	192,603

c) Accidentes										
Accidentes	Personas	12	10	9	18	8	18	14	17	12
Heridos	Personas	15	6	5	8	3	3	0	3	2
Fallecidos	Personas	1	1	0	0	0	2	0	0	2



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 500 9330

estudioseconomicos@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 Sota

**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera

Jefe de Regulación

**Equipo de Trabajo de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthy Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante