



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2020: Concesión Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos

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



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
	II.1. Composición del Consorcio.....	7
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	7
	II.3. Área de Influencia.....	10
	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	14
V.	ESQUEMA TARIFARIO	16
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	17
	VI.1. Evolución de las inversiones	17
	VI.2. Pagos al Estado.....	18
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	19
	VII.1. Niveles de servicio.....	19
	VII.2. Indicadores de tráfico	20
	VII.3. Accidentes	20
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	22
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	24
X.	CONCLUSIONES	29
	ANEXO N° 1 FICHA DE CONTRATO	30
	ANEXO N° 2 INDICADORES ANUALES	33



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión.....	7
Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS	8
Cuadro N° 3 Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión	10
Cuadro N° 5 Concesión Chancay Acos: Obras construidas	11
Cuadro N° 6 Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2020	14
Cuadro N° 7 Concesión Chancay Acos: Motivo de llamada de emergencia, 2020	15
Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador	17
Cuadro N° 9 Estado de Resultados Integrales, 2019 - 2020	24
Cuadro N° 10 EBITDA, 2020 - 2019	25
Cuadro N° 11 Estado de Situación Financiera, 2019 - 2020	26
Cuadro N° 12 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019	26
Cuadro N° 13 Ratios de Liquidez, 2020 – 2019.....	27
Cuadro N° 14 Ratios de Endeudamiento, 2020 – 2019.....	28
Cuadro N° 15 Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2019	28

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Concesión Chancay Acos: Tráfico vehicular por meses, 2019 - 2020.....	13
Gráfico N° 2 Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2020	14
Gráfico N° 3 Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia, 2019 - 2020	15
Gráfico N° 4 Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2020.....	16
Gráfico N° 5 Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas, 2020.....	16
Gráfico N° 6 Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 - 2020	18
Gráfico N° 7 Concesión Chancay Acos: Aporte por Regulación 2011 - 2020	19
Gráfico N° 8 Concesión Chancay Acos: Intensidad Media Diaria, mensual, 2019 - 2020	20
Gráfico N° 9 Concesión Chancay Acos: Número de accidentes, 2019 - 2020	21
Gráfico N° 10 Concesión Chancay Acos: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias	21
Gráfico N° 11 Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable, 2020.....	22
Gráfico N° 12 Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2019 - 2020.....	22
Gráfico N° 13 Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2019-2020	23
Gráfico N° 14 Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAMO y PAO 2011 - 2020 ...	23

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N° 1 Área de Influencia de la Concesión	10
Figura N° 2 Unidad de Peaje y Pesaje Huataya	11



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

ÓVALO CHANCAY – DESVÍO VARIANTE PASAMAYO – HUARAL – ACOS



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño de la Concesión de la carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos (en adelante, la Concesión o Carretera Chancay – Acos) durante el año 2020. En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, inversiones ejecutadas, pagos al estado, indicadores operativos y financieros, entre otros.

El 20 de febrero de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) suscribió con el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. (en adelante, Chancay-Acos o el Concesionario) el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos (en adelante, Contrato de Concesión). Dicho contrato responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y tiene una vigencia de 15 años contados desde la fecha del inicio de la explotación.

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

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

La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento, por lo que el Estado, a través del MTC, reconoce al Concesionario los pagos por obra (PPO) y por mantenimiento y operaciones (PAMO).

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

En el año 2020 circularon por la vía concesionada un total de 181 mil unidades vehiculares, lo cual representó una importante reducción de 31,2% con relación al tráfico registrado el año anterior (a 263 mil). Cabe mencionar que, del total de vehículos que circularon por la infraestructura durante 2020, el 89,6% fueron vehículos ligeros y el 10,4% fueron vehículos pesados.

Cabe mencionar que, la reducción del tráfico vehicular 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.

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



Al finalizar el 2020, el Concesionario ha ejecutado un total de USD 39,9 millones de inversiones, lo cual representa un avance de 96,1% en el cumplimiento de sus compromisos de inversión (USD 41,6 millones).

En marzo de 2018 comenzó oficialmente la explotación de la Concesión, por lo que durante el 2020, el Concesionario ha desarrollado trabajos de mantenimiento rutinario que son pagados a través del PAMO.

Durante el 2020, los pagos por concepto de Aporte por Regulación efectuados por el Concesionario a favor del Ositrán ascendieron S/ 83,4 mil, lo cual representó un ligero incremento de 2,5% con relación a los pagos efectuados en 2019 (S/ 81,4 millones). Cabe mencionar que, los mayores aportes se explican por el aumento de los ingresos atribuidos a los ingresos por servicios de construcción.

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2020. Al respecto, se observa que el indicador de Intensidad Media Diaria – IMD fue de 496 vehículos por día aproximadamente, lo cual representó una caída de 31,2% con relación al indicador registrado el año anterior (721 vehículos por día).

En el año 2020, el Concesionario Consorcio Chancay-Acos S.A. reportó ingresos por S/ 5,5 millones, lo cual representa un incremento de 7,3% respecto al ejercicio 2019, este aumento se explica porque en el 2020 se generó mayores ingresos por servicios de construcción (PPO). En línea con lo anterior, los costos en los que incurrió la empresa también presentaron una expansión pasando de S/ 4,6 millones en el año 2019 a S/ 5,2 millones para el ejercicio 2020, representando un incremento de 12,5%.

El efecto neto de los ingresos y costos de operación ha significado que para el ejercicio 2020, el Concesionario obtuviera una utilidad bruta de S/ 290 mil, cifra inferior en 40,9% a lo registrado en 2019 (S/ 491 mil). De manera similar, el resultado neto del periodo experimentó una contracción de 34,5% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 379 mil a S/ 579 mil. Cabe notar que, el resultado neto ha sido mayor que el bruto, debido a los ingresos obtenidos por diferencia en cambio (S/ 84 mil) y a que no se registraron gastos financieros.

El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2020 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 5,1 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2019 se aprecia una contracción, dado que en el 2019 dicho ratio fue de 6,5, es decir, por cada S/1 de patrimonio corresponde S/ 6,5 de deuda.

En 2020, el margen bruto ha disminuido, alcanzando el valor de 5,3%, en comparación con el valor de 2019 que fue de 9,6%. Situación similar se refleja a nivel de margen operativo que paso de 10,6% en el 2019 a 5,2% en el 2020, estos resultados se explican por las menores utilidades registradas en 2020 en línea con el incremento de los costos y gastos operativos. De igual forma, el margen neto también decreció de 11,3% a 6,9% en el mismo periodo, lo que implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene S/ 6,9 de utilidad neta. En general, se evidencia una menor eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos durante 2020.

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.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición del Consorcio

1. El 07 de noviembre de 2008, se adjudicó la Buena Pro al Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A., conformado por las empresas Conalvías S.A. e Infraestructura Concesionada S.A. - Infracon S.A.
2. Conalvías S.A. es una empresa de capitales 100% colombianos, con sede en Colombia. Dicha empresa fue creada en el año 1980 y cuenta con la segunda mayor parte de las acciones (40%) del Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. Desde el año 2000, Conalvías S.A. realiza proyectos de infraestructura en los mercados de Perú y Panamá, siendo su vinculada en el Perú la empresa Conalvías S.A.A. Perú, la cual cuenta con el 59,99998% de la composición accionaria del mencionado Consorcio.
3. Por otro lado, la empresa Infracon S.A., perteneciente también al grupo Conalvías S.A., es la empresa que tiene la posesión del resto de las acciones (0,00002%). Esta empresa se especializa en estudios de consultoría relacionadas a la planificación urbana y territorial, estudios del medioambiente, estudios de peligros naturales y vulnerabilidad, diseño conceptual de proyectos de Ingeniería y otras asesorías relacionadas.
4. Así, al cierre del año 2020, el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. presenta la siguiente estructura accionarial:

- Conalvías S.A., Perú : 59,99998%
- Conalvías S.A. : 40,0%
- Infracon S.A. : 0,00002%.

II.2. Principales características del Contrato de Concesión

5. El 20 de febrero de 2009, el Estado, a través del MTC, suscribió con el Concesionario el Contrato de Concesión por un plazo de 15 años, contados a partir del inicio de la explotación, pudiendo efectuarse prórrogas conforme a lo previsto en las Cláusulas 4.3 y 4.4 del Contrato de Concesión. Cabe mencionar que, la fecha de inicio de la explotación se produjo el 23 de marzo de 2018, con la aprobación de la totalidad de las Obras de Construcción por parte del Concedente. Los aspectos generales del Contrato de Concesión se resumen en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión	
Concesionario	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.
Tipo de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia*	Menor monto del PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 41,57 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2020	USD 39,97 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	20 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	2

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

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. El Contrato de Concesión responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y 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. Por su parte, el Concesionario debe cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, establecidos en su respectivo Contrato.



Cofinanciamiento

- La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento; en ese sentido, los ingresos del Concesionario vienen dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (PAS)³. Este se calcula como la suma del PPO (pago por obras) y el PAMO (pago por mantenimiento y operación).
- Cabe señalar que la empresa financia sus inversiones a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y de ser el caso que dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación de peajes. El Cuadro N° 2 resume las principales características del PAS.

Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS			
Ingresos ¹	Monto (miles USD)	Fuentes	Procedimiento de pago
PAS =			
PPO	31 025 ²	▪ Peaje	Es cancelado según el reconocimiento de los avances de Obra a través de los Certificados de Avance de Obra (CAO's) emitidos por el Regulador, previa evaluación y certificación del avance ejecutado por el Concesionario. No incluye IGV.
+		▪ Cofinanciamiento	Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.
PAMO	2 035 ²		

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

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- El cálculo del cofinanciamiento se realiza mediante la siguiente fórmula:

$$\text{Cofin} = \text{PPO} + \text{PAMO} - (\text{RecPeaje} - \text{Prov.EmergenciaVialExtraor})$$

Donde:

- Cofin: Cofinanciamiento del CONCEDENTE.
- RecPeaje: Recaudación de Peaje.
- Prov.EmergenciaVialExtraor: Provisión por Emergencia Vial Extraordinaria.

- De acuerdo con la cláusula 9.7 del Contrato de Concesión los recursos necesarios para el Cofinanciamiento se harán efectivos a través del MTC, con cargo a los recursos de su presupuesto, conforme al siguiente procedimiento:

- Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en el Proyecto de Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el Concedente se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS.
- Para estos efectos, PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 1446-2008/PROINVERSIÓN, de fecha 10 de diciembre de 2008, ha informado al Concedente la Propuesta Económica del Adjudicatario y los compromisos que el Concedente deberá honrar en virtud del presente Contrato.
- Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional del Presupuesto Público ha manifestado mediante Oficio N° 111-2009-EF/76.15, de fecha 03 de febrero de 2009, que ha tomado conocimiento que el MTC mediante Oficio N° 033-2009-MTC/09.03, de fecha 15 de enero de 2009, ha comunicado su obligación contractual de incorporar los montos del PPO y PAMO⁴ en las partidas presupuestarias correspondientes.

³ Este representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación

⁴ Se hará efectivo cuando se inicie la explotación de la vía concesionada.



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

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

Donde:

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

13. La empresa no ha recibido pagos PAO durante el 2020; sin embargo, los ingresos por el concepto de costos de operación y mantenimiento de la vía (PAMO) ascendieron a 9,2 millones de soles.
14. Cabe señalar que, a diciembre de 2020, el Concesionario percibe ingresos por concepto de cobro de peaje, debido a que ya se encuentra en la fase de la explotación de la carretera.

Modificaciones Contractuales

15. A diciembre de 2020, el Concesionario y el Concedente han suscrito dos (02) Adendas al Contrato de Concesión. Los temas principales tratados en dichas Adendas se resumen en el Cuadro N° 3.

Cuadro N° 3	
Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	30 de abril de 2010
Principales temas:	Se precisaron diversos aspectos operativos de las fórmulas establecidas en el Contrato de Concesión para el pago del Pago Anual por Obras (PAS), con la finalidad de ayudar a mejorar la ejecución del mismo. Además, en aras de ser consistente con las modificaciones anteriores se modificó el apéndice II del Anexo II referidos a los pagos que el Concedente debe efectuar al Concesionario en el Fideicomiso de Administración.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	11 de abril de 2017
Principales temas:	(1) Inclusión de párrafo en la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las obras de Construcción. (2) Inclusión de párrafos en la cláusula 9,11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



II.3. Área de Influencia

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

Figura N° 1
Área de Influencia de la Concesión



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

II.4. Principales Activos de la Concesión

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

Cuadro N° 4
Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión

Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Óvalo Chancay	Huaral	9,35	Huaral
2	Huaral	Acos	55,65	Huaral
3	Dv. Variante Pasamayo	Huaral	11,5	Huaral
Total			76,5	

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



19. En lo que respecta a las obras construidas en cada Tramo, a diciembre de 2020, estas poseen las siguientes características (Ver Cuadro N° 5):
- ✓ El ancho de la vía del tramo 1 es de 6,5 metros para el caso de la doble calzada y 7,0 metros en el segmento que tiene una sola calzada. Asimismo, el espesor es de 0,10 metros.
 - ✓ En lo que respecta al tramo 2 la vía es de una calzada; entre el km 0+000 y 23+740 cuenta con un ancho de 9,0 metros, mientras que entre el km 23+740 y 55+520 es de 6,5 metros.
 - ✓ Por su parte el tramo 3, en todo el segmento del tramo tiene una vía de una sola calzada con un ancho de 7,3 metros y berma a cada lado de 0,6 metros.

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

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

20. Dado que se ha iniciado la etapa de explotación de la Concesión en marzo de 2018, el Concesionario se encuentra habilitado para el cobro de la tarifa de peaje a los usuarios, aprobada por el Ositrán. Para ello, el Concesionario cuenta con equipos de peaje y pesaje en el tramo Huaral-Acos. La Figura N° 2 muestra la unidad de peaje y estación de pesaje móvil Huataya.



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

II.5. Hechos de Importancia

21. 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



22. 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.
23. 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.
24. 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

25. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros compromisos asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
26. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
 - Servicio de central de emergencia, que funciona durante las 24 horas de todos los días del año.
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos y pesados (hasta 3 Tn) que hubieren resultado averiados en la vía.
 - 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 se encuentra actualmente operativo.
 - Servicios higiénicos en la unidad de peaje Huataya.
 - Para el caso de Chancay – Acos se implementó el Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control.

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.”



IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

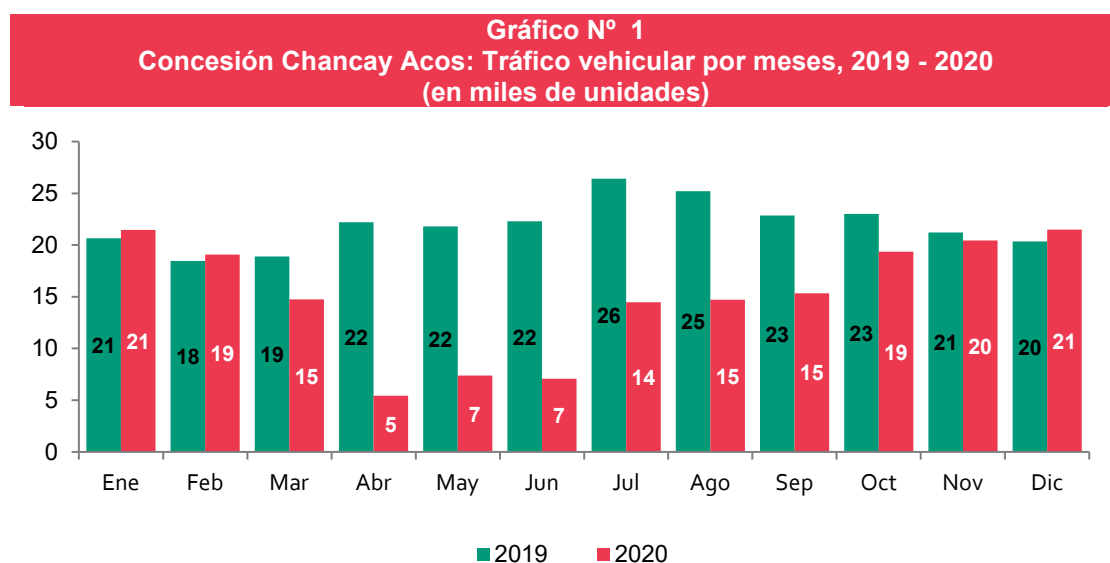
IV.1. Tráfico vehicular

27. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados medido en número de unidades vehiculares, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la Unidad Integrada de Peaje y Pesaje Huataya. Así, considerando que el Concesionario inició el cobro de peajes el 23 de marzo de 2018, la información que se presenta a continuación corresponde al periodo posterior a dicha fecha.

Trafico en unidades vehiculares

28. Durante el 2020, el número total de vehículos que transitaron por la carretera Chancay Acos ascendió a 180,9 mil unidades, cifra inferior en 31,2% en relación con la registrada el año anterior (263 mil). Esta reducción es explicada 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.

29. En particular, se aprecia que la mayor reducción en el número de vehículos se produjo durante los meses de marzo, abril y mayo, en niveles de 76,5%, 61,1% y 68,3%, respectivamente, periodo en el cual las restricciones a la movilización de personas fueron mayores. A partir de octubre de 2020, el tráfico vehicular empieza a recuperarse alcanzando niveles similares a los del 2019, lo cual se explica por la reactivación progresiva de la economía y de la reducción de restricciones al transporte⁸. Cabe señalar que, la economía se fue reactivando a partir de julio de manera progresiva según los distintos sectores de la economía, lo cual ha contribuido también a incrementar la demanda de servicios de transporte.



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

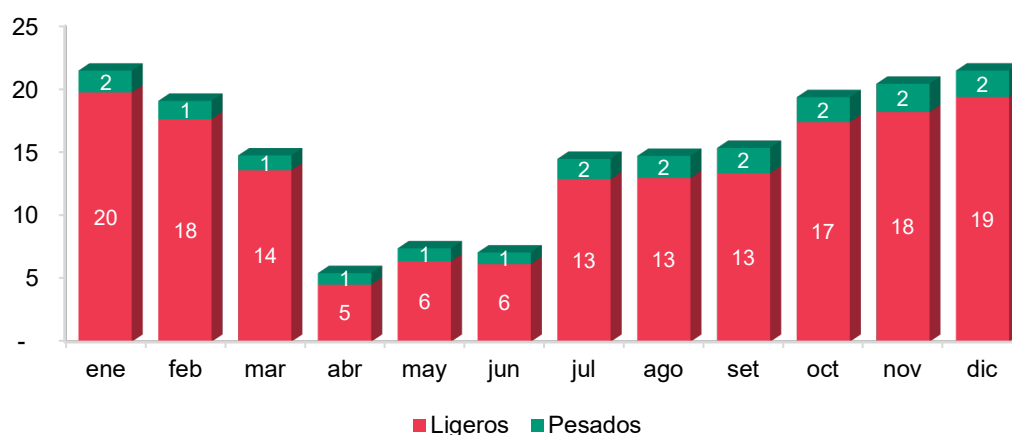
⁷ En efecto, el 15 de marzo de 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional, estableciéndose, entre otras medidas, lo siguiente: (i) Cierre total de las fronteras, quedando suspendido el transporte internacional de pasajeros por medio 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.



30. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 89,6% del tráfico total en 2020 (162,1 mil unidades); mientras que los vehículos pesados representaron el 10,4% restante (18,8 mil). Cabe señalar que, el número de vehículos livianos se redujo 32,7% entre 2019 y 2020, al pasar de 240,9 mil a 162,1 mil; mientras que el tráfico de vehículos pesados se redujo 15,9%, al pasar de 22,5 mil a 18,9 mil.

Gráfico N° 2
Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2020
 (en miles de unidades)



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

Tráfico en ejes cobrables

31. En términos de ejes cobrables, como se muestra en el Cuadro N° 6, los vehículos que circularon por la vía presentaron en total 203,3 mil ejes, lo cual representó una reducción de 29,8% con relación al año anterior (289,6 mil ejes), en línea con la reducción del tráfico vehicular. Del total de ejes registrados en 2020, el 79,7% correspondió a vehículos ligeros y el 20,3% restante a vehículos pesados, destacando vehículos de 2 y 3 ejes. Los ejes cobrables de los vehículos pesados se redujeron 15,5% entre 2019 y 2020, al pasar de 48,7 mil a 41,2 mil.

Cuadro N° 6
Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2020
 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

PEAJE HUATAYA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	162,1	16,9	1,4	0,1	0,1	0,2	0,1	181
Ejes Cobrables	162,1	33,8	4,3	0,5	0,5	1,1	1,0	203

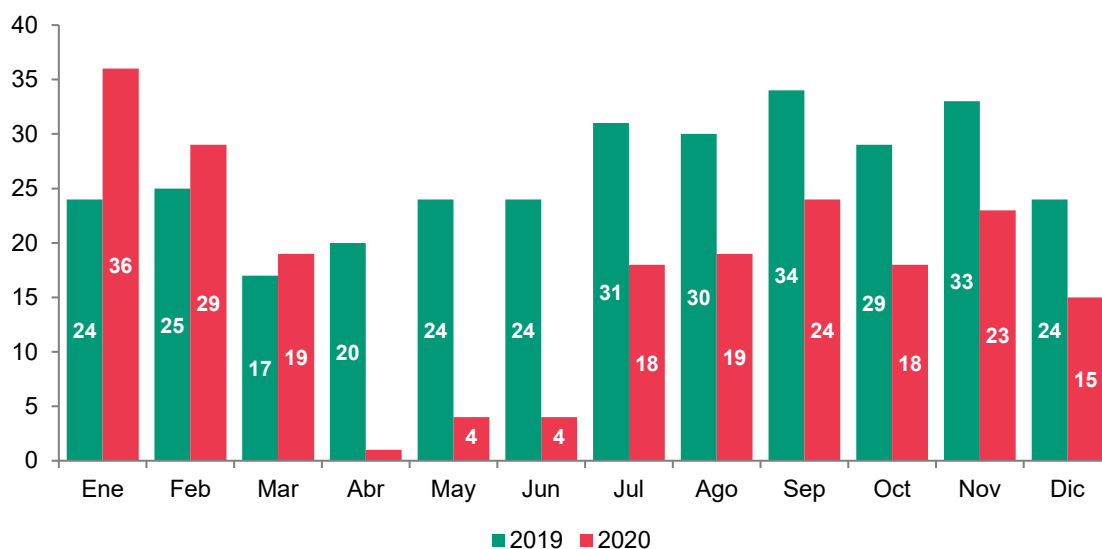
Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

32. Como se ha mencionado previamente, el concesionario tiene la obligación de brindar servicios complementarios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
33. Al respecto, entre enero – diciembre de 2020, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 210, cifra que representó una disminución de 33,3%, con relación a las llamadas efectuadas el mismo periodo del año anterior (315 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 3, en el año 2020, los meses de setiembre y noviembre fueron los que concentraron el mayor número de llamadas.



Gráfico N° 3
Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia, 2019 - 2020



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

34. Asimismo, como se muestra en el Cuadro N° 7, de las 210 llamadas para reportar incidentes o accidentes en la vía efectuadas por los usuarios en 2020, la mayor proporción tuvo como objetivo solicitar auxilio mecánico (93,8%), aunque en menor proporción también se registraron llamadas para reportar accidentes de tránsito (6,2%). Es importante mencionar que, del total de llamadas de emergencia, en ninguna de ellas se reportó una interrupción de la vía.

Cuadro N° 7
Concesión Chancay Acos: Motivo de llamada de emergencia, 2020
(Número de llamadas)

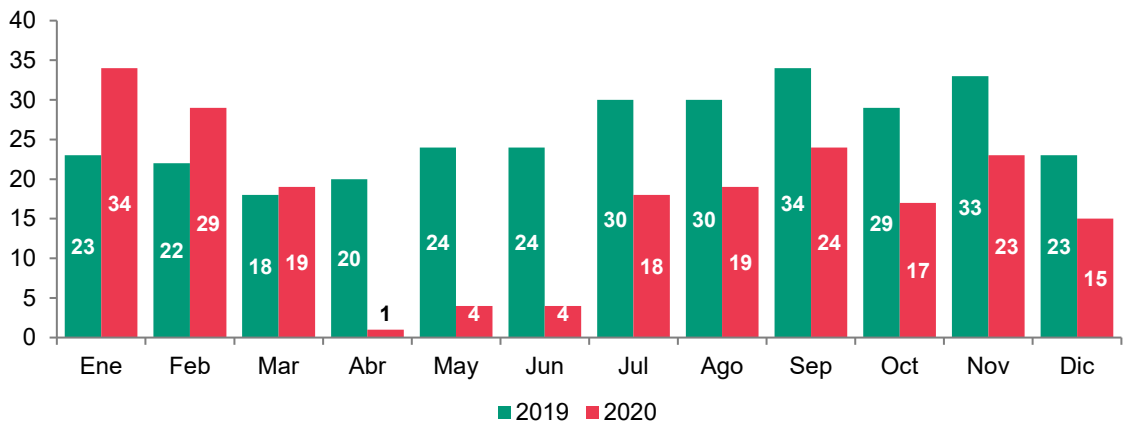
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico		197	-	-	197	197
Accidente de Tránsito		13	-	-	13	13
Otros		0			0	0

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

35. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el año 2020, el Concesionario proporcionó un total de 207 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, lo que representó una reducción de 33,2% en comparación con el año anterior (310). Como se aprecia, en los meses de enero y febrero se presentaron la mayor cantidad de auxilios mecánicos, periodo previo al estado de emergencia.



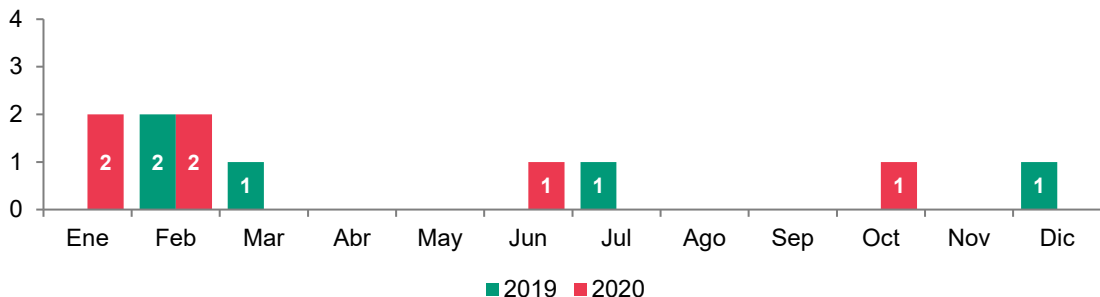
**Gráfico N° 4
Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2020**



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

36. Adicionalmente, durante todo el 2020, el Consorcio Concesión Chancay Acos atendió un total de 6 emergencias relacionadas con atenciones médicas, cifra superior en 1 atención médica al registrado en 2019. Es de mencionar que, solo se solicitó este servicio en los meses de enero, febrero, junio y octubre.

**Gráfico N° 5
Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas, 2020**



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

V. ESQUEMA TARIFARIO

37. El 19 de octubre de 2012 mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2012-CD- OSITRAN, se fijó tanto el peaje básico como el peaje diferenciado de la Concesión. De acuerdo con dicha Resolución, la tarifa que deberá cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, estará compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueran aplicables. La Tarifa básica asciende a S/ 2,00 y la diferenciada a S/ 1,00 (Ver Cuadro N° 8).
38. Al 23 de marzo del 2018, la empresa ha iniciado la etapa de explotación; por ende, se viene recaudando por concepto de cobro de la tarifa fijada por el Regulador. El Concesionario realiza anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 del Contrato de Concesión. Durante el 2020, las tarifas se han mantenido en un nivel de S/ 2.40 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la estación de Huataya, siendo esta tarifa igual al del año previo.



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

Concesión	Tarifa		Descripción ^{1/}
	Básica		
Chancay-Huaral-Acos	Básica	2.40	Por eje cobrable y por sentido.
	Diferenciada	1.20	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 33,6 km.

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

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

Donde:

<i>Peaje</i> ajustado	Monto por cobrar en Soles luego de aplicar los factores de ajuste en la fórmula precedente.
<i>Peaje</i>	Monto en Soles del peaje determinado por el Regulador
<i>i</i>	Mes anterior al que se realiza el cálculo del <i>Peaje</i> ajustado
<i>0</i>	Mes correspondiente a la fijación anterior del <i>Peaje</i>
<i>IPC</i>	Índice de Precios al Consumidor del Perú, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

40. Para determinar la Tarifa básica a cobrar, al Peaje mencionado en esta Cláusula deberá sumarse el importe correspondiente al IGV y otros tributos aplicables, y el resultado se deberá redondear a los diez (10) céntimos de Sol más próximos.

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

41. Al 31 de diciembre del año 2020, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 39,97 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 96,1% del total de la inversión comprometida (USD 41,57 millones, incluido IGV), el cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). Cabe indicar que, desde el año 2015, el Concesionario no ha realizado inversiones. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2011 hasta el 2020.
42. El año 2015, el Concesionario concluyó con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales)⁹, siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias¹⁰ y obras adicionales¹¹. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (52,20 km) y para ser intervenidos (24,30 km) como parte de la obra principal.

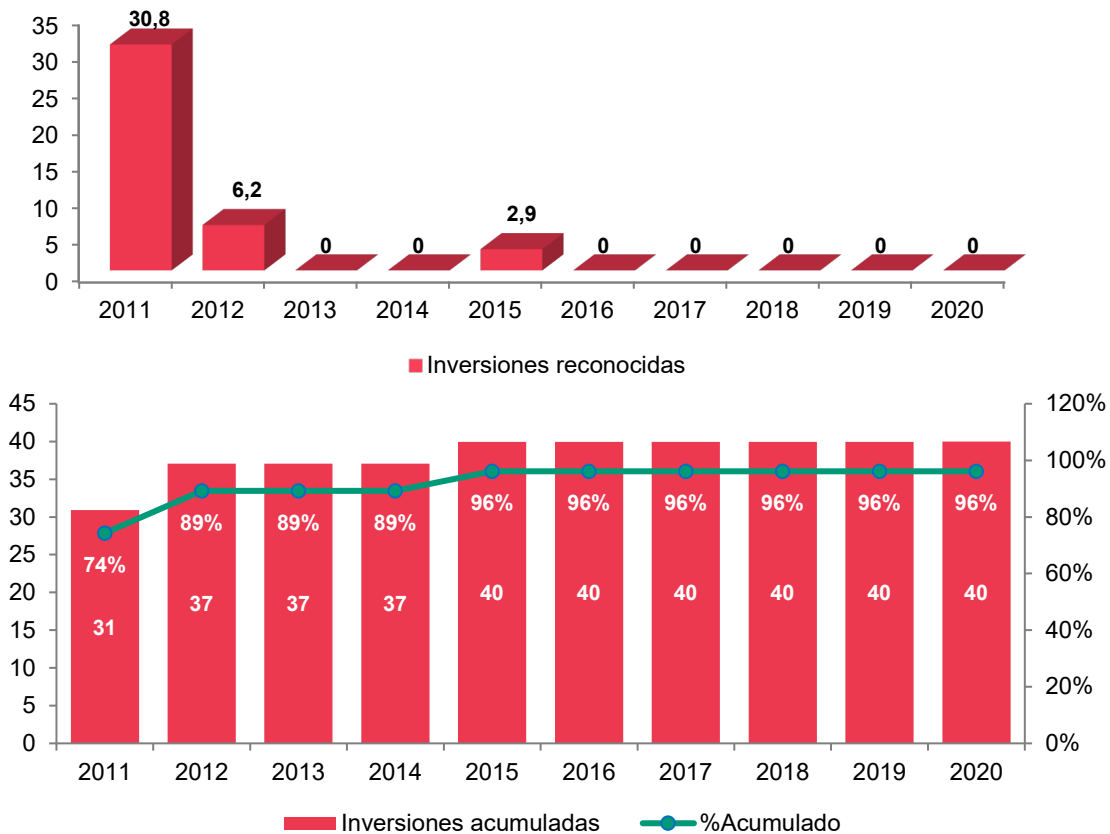
⁹ En particular, se culminaron las siguientes obras:

- Construcción de 55,52 km, rehabilitación de 8,76 km y la puesta a punto de 11 km de vía.
- Construcción de tres puentes y rehabilitación de tres puentes vehiculares.
- Construcción del puente Mataca, concluido en setiembre de 2014.

¹⁰ 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.

¹¹ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.

Gráfico N° 6
Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 – 2020



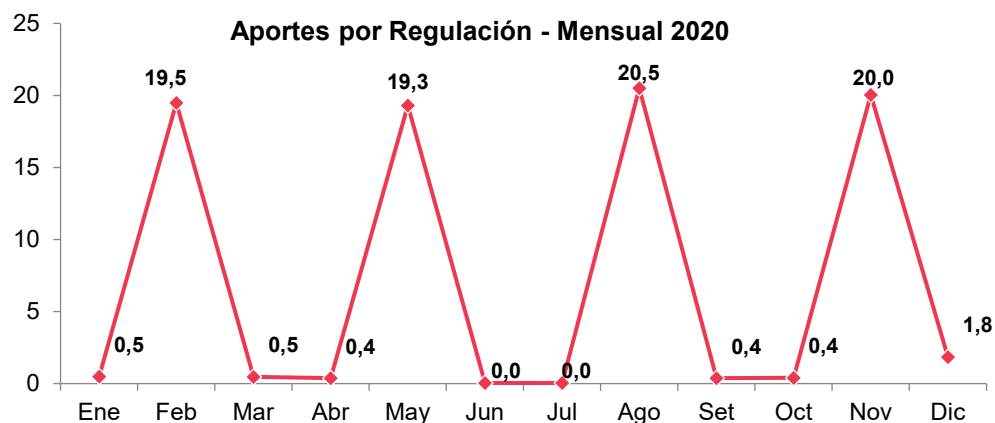
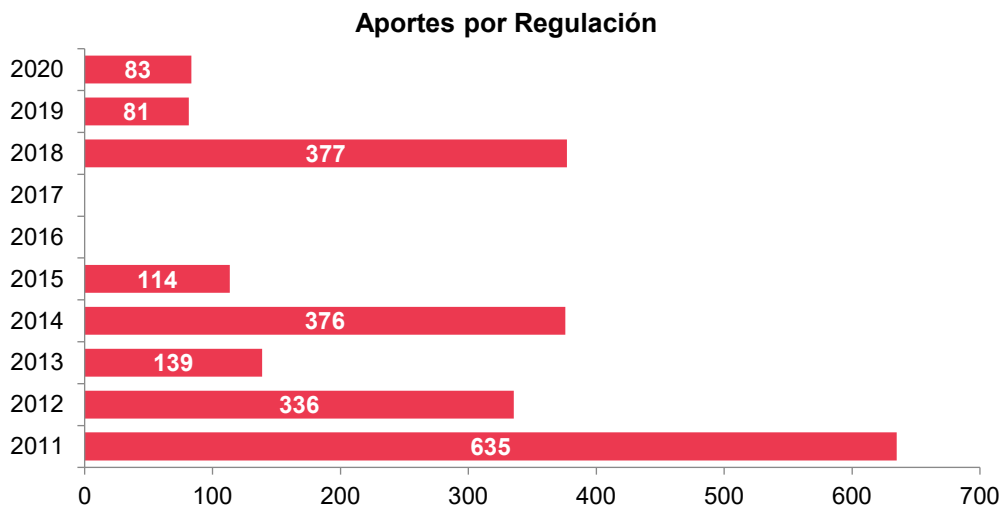
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Pagos al Estado

43. Conforme a lo establecido en la Cláusula 15.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% del valor de la facturación anual, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917, el cual proviene del cofinanciamiento transferido por el Concedente.
44. El Gráfico N° 7 muestra los pagos por concepto de aportes por regulación que hizo el Concesionario desde el 2011 a la fecha. Como se aprecia, en el 2020, el Aporte por Regulación pagado al Ositrán por parte del Concesionario fue de S/ 83,4 mil, cifra mayor en 2,4% respecto del año anterior. Así también, se muestra los pagos realizados en todos los meses del 2020, excepto en junio y julio, meses en los que no hubo aporte por regulación debido a la suspensión del cobro de peaje por la pandemia del Covid 19. Cabe mencionar que, los ingresos generados por los servicios de construcción han explicado el aumento del aporte por regulación con relación al año anterior.



Gráfico N° 7
Concesión Chancay Acos: Aporte por Regulación, 2011 - 2020
(en miles de Soles)



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

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

45. 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.
46. El indicador relativo al nivel de servicio global mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de Concesión. Así, dicho indicador se construye a partir de una ponderación del porcentaje de cumplimiento de niveles de servicio en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros. De acuerdo con el apéndice 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95%.
47. Durante el 2020, el Concesionario logró cumplir con los niveles de servicio exigidos, pues durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 100%¹², porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95%).

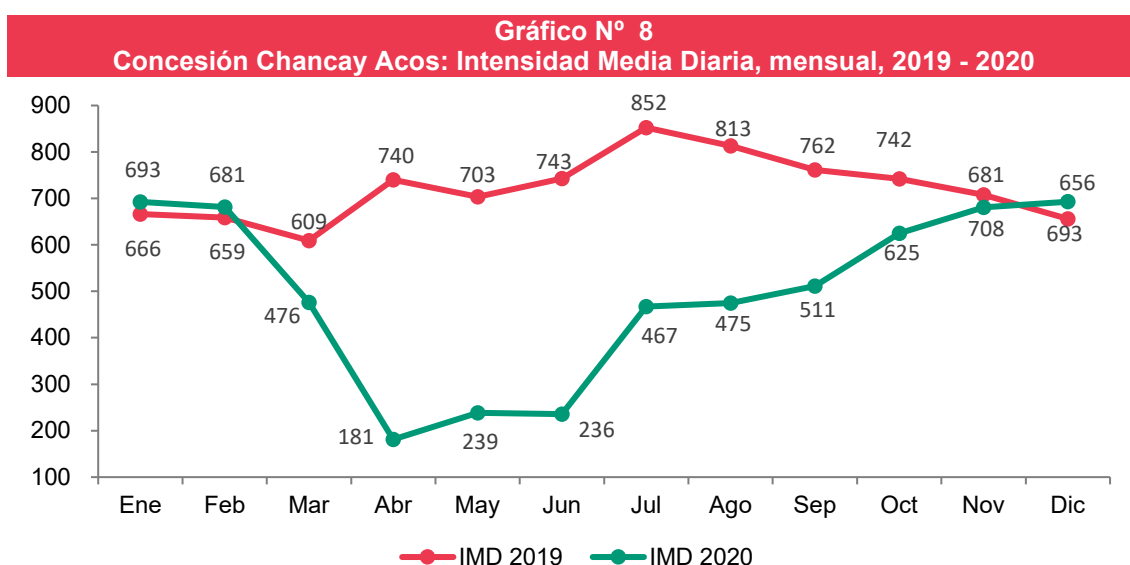
¹² Fuente: Evaluación realizada por el Consorcio Concesión Chancay Acos.



48. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹³. El valor máximo de la rigurosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2020, la rigurosidad de la vía concesionada registró un nivel de IRI de 1,51 metros por kilómetro¹⁴, cumpliendo con lo establecido el Contrato de Concesión de tener un valor inferior a 3,5.

VII.2. Indicadores de tráfico

49. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁵ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 8, el IMD promedio de 2020 resultó 496 vehículos por día. A lo largo de los meses del año 2020, la infraestructura vial afrontó un menor tráfico de vehículos en promedio que los respectivos meses del año anterior en 31,2%; sin embargo, cabe notar que, en enero, febrero y diciembre de 2020, se evidenció que el flujo vehicular fue alto, alcanzando un IMD superior al del año anterior.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Accidentes

50. Durante el 2020, se registraron 6 accidentes a lo largo de la vía concesionada, cifra ligeramente mayor a los 5 accidentes producidos en el 2019. Ello también se ve reflejado al medir el número de accidentes por cada cien mil vehículos, indicador que permite aislar la variación del tráfico vehicular, apreciándose el incremento del indicador de 1,9 a 3,3 (accidentes por cada cien mil vehículos) entre enero y diciembre del 2019 y 2020 respectivamente (Ver gráfico N° 9).
51. Cabe mencionar que los de los 6 accidentes ocurridos durante 2020, 4 fueron accidentes de tipo B, es decir, que tuvieron como consecuencia personas heridas, no registrándose ningún fallecido, mientras que 2 fueron accidentes de tipo C. La cifra de heridos registrados en 2020 fue de once (11) personas.

¹³ 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 1km.

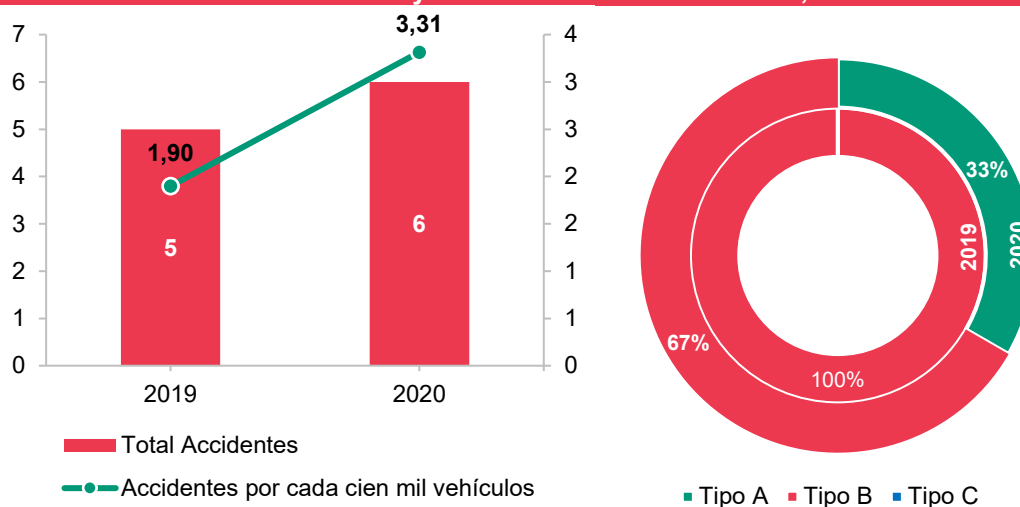
¹⁴ Valor obtenido luego de que el concesionario procedió a subsanar los defectos identificados.

¹⁵ 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:

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



Gráfico N° 9
Concesión Chancay Acos: Número de accidentes, 2019 - 2020



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

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

52. El Gráfico N° 10 muestra que, de los 6 accidentes ocurridos en 2020, 2 de ellos estuvieron asociados a despistes en la vía, 1 a choque y 3 a otros.

Gráfico N° 10
Concesión Chancay Acos: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2020

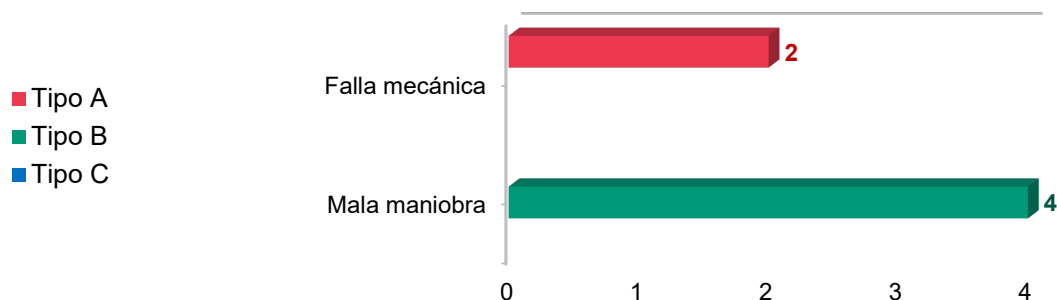


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Entre las causas probables de los seis (6) accidentes ocurridos en el año 2020, dos (2) casos se deben a fallas mecánicas, mientras que los cuatro (4) restantes se atribuyen a mala maniobra de los conductores.



Gráfico N° 11
Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable, 2020

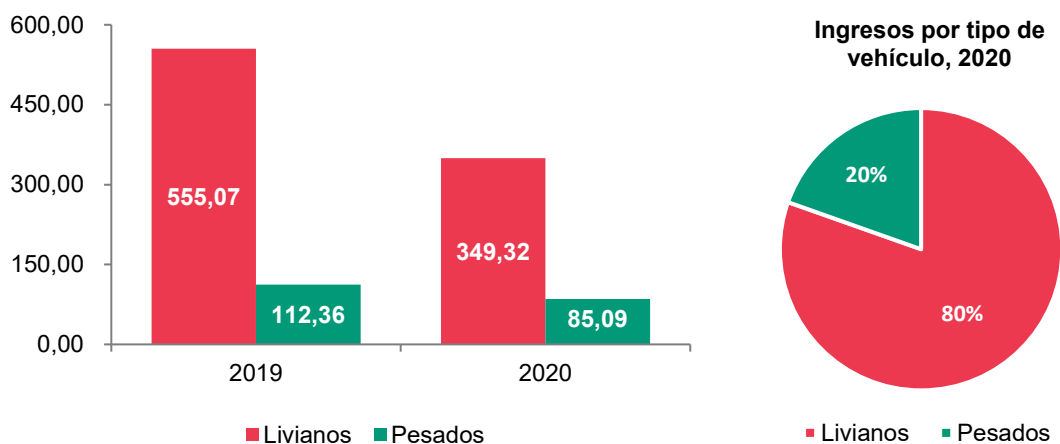


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

54. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 434,4 mil durante el año 2020. Cabe señalar que el 80,4% de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 19,6% restante correspondió a vehículos pesados, tal como se puede observar en el Gráfico N° 12.

Gráfico N° 12
Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2019 - 2020
(En miles de soles y %)

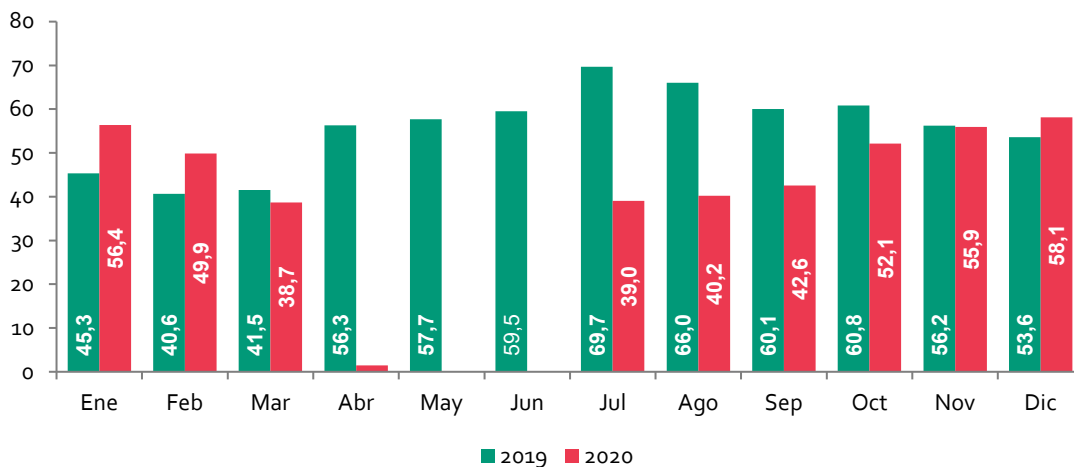


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. En el 2020, el mes en el que se registró la mayor recaudación de peaje fue diciembre con S/ 58,1 miles. En general, entre enero y diciembre de 2020, se experimentó una reducción en la recaudación de 34,9% (equivalente a S/ 233 miles) con respecto al mismo periodo del 2019. Esta disminución se explica esencialmente por la suspensión temporal del cobro de peaje¹⁶ entre abril y junio, como se evidencia en el gráfico N° 13.

¹⁶ Mediante Oficio Múltiple N° 0014-2020-MTC/19 de fecha 02 de abril de 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.

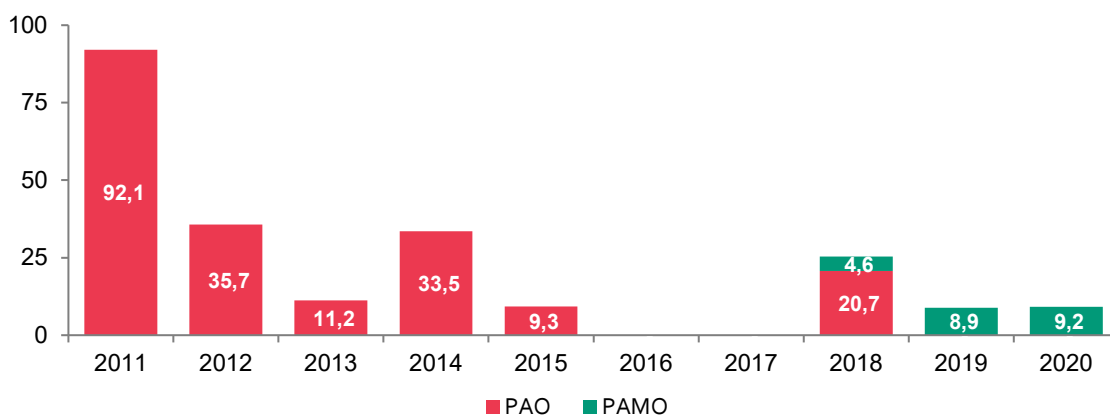
Gráfico N° 13
Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2019 - 2020
 (En miles de soles)



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

56. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁷, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁸.
57. Cabe señalar que, en la medida que la concesión se encuentra en etapa de explotación, se han iniciado los trabajos de mantenimiento rutinario, por lo que el Concesionario ha recibido ingresos por concepto de PAMO desde el año 2018. Como se aprecia en el siguiente gráfico, durante los años 2016 y 2017, el Concesionario no ha percibido ingresos por concepto de PAO¹⁹. En general, entre 2011 y 2019, los ingresos totales por concepto de PAO y PAMO ascendieron a S/ 202,5 millones y S/ 22,7 millones, respectivamente.

Gráfico N° 14
Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2011 - 2020
 (En millones de Soles)



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

¹⁷ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁸ 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.

¹⁹ Cabe indicar que si bien la concesión recibe ingresos a través del Pago por Obra (PPO), en términos presupuestales, se asignan los recursos a dicha concesión como PAO.



IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados de Resultados Integrales

58. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago por Obra (PPO)²⁰ y Pagos por Conservación y Mantenimiento (PAMO)²¹.
59. En el año 2020, el Concesionario reportó ingresos por S/ 5,5 millones, lo cual representa un incremento de 7,3% respecto al ejercicio 2019, lo cual se explica por los mayores ingresos generados por la prestación de servicios de construcción (PPO).
60. En línea con lo anterior, los costos en los que incurrió la empresa también presentaron una expansión pasando de S/ 4,6 millones en el año 2019 a S/ 5,2 millones para el ejercicio 2020, representando un incremento de 12,5%. Ello, en la medida que no se desplegaron actividades de construcción de obras, por lo que no se incurrió en ningún costo en dicha partida, registrándose costos asociados a las actividades de mantenimiento de la vía.
61. El efecto neto de los ingresos y costos de operación ha significado que para el ejercicio 2020, el concesionario obtuviera una utilidad bruta de S/ 290 mil, cifra inferior a lo registrado el año anterior en el que a nivel de resultados brutos se registraba una utilidad de S/ 491 mil.
62. En el ejercicio 2020, no se registraron gastos financieros. A pesar de este hecho, la utilidad neta ha disminuido a S/ 379 mil a diferencia de la utilidad de S/ 579 mil en el ejercicio 2019, lo cual evidencia una situación de deterioro para la empresa.

Cuadro N° 9
Estado de Resultados Integrales, 2019 - 2020
(En miles de Soles)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos Totales	5 498	5 122	100,0%	100,0%	7,3%	376
Ingresos por operación y mantenimiento	5 498	5 122	100,0%	100,0%	7,3%	376
Costos Totales	(5 208)	(4 631)	-94,7%	-90,4%	12,5%	(578)
Costos de operación de la concesión	(5 208)	(4 631)	-94,7%	-90,4%	12,5%	(578)
Utilidad bruta	290	491	5,3%	9,6%	-41,0%	(201)
Gastos de operación	(57)	(1)	-1,0%	0,0%	4125,3%	(56)
Ingresos de operación	53	55	1,0%	1,1%	-4,9%	(3)
Utilidad operativa	286	545	5,2%	10,6%	-47,6%	(259)
Ingresos financieros	9	56	0,2%	1,1%	-83,6%	(47)
Gastos financieros	-	(186)	0,0%	-3,6%	-100,0%	186
Diferencia en cambio, neta	84	(19)	1,5%	-0,4%	-552,0%	103
Resultado antes del impuesto a la ganancia	379	397	6,9%	7,7%	-4,4%	(17)
Impuesto a la renta	-	182	0%	4%	-100,0%	(182)
Ganancia (pérdida) neta del año	379	579	7%	11%	-34,5%	(199)

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

²⁰ Según el contrato de concesión, es el pago que tiene como finalidad retribuir la inversión en que incurre el Concesionario, que será cancela a través del Fideicomiso de Administración mediante el reconocimiento de los avances de obra.

²¹ Según el contrato de concesión, es el pago anual que tiene como finalidad retribuir las actividades de Conservación y/o operación en que incurre el concesionario para la prestación del servicio, de acuerdo a los índices de serviciabilidad previstos en el contrato.



63. En lo que respecta al EBITDA²², este registró una caída de 27,4% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 948 mil a S/ 688 mil (es decir, una reducción de S/ 259 mil). Ello se explica por un inferior desempeño a nivel de utilidad operativa en el 2020, la cual representa el 41,5% del total del EBITDA.

Cuadro N° 10
EBITDA, 2020 - 2019
(En miles de Soles)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020 / 2019
Utilidad Operativa	286	545	41,5%	57,5%	-47,6%
Depreciación y amortización	403	403	58,5%	42,5%	0,0%
EBITDA	688	948	100,0%	100,0%	-27,4%

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

IX.2. Estado de Situación Financiera

64. El Activo Total desciende a S/ 21,8 millones en 2020, y representa una disminución del 9% respecto al ejercicio 2019, la disminución del Activo Total es explicada principalmente por una disminución en un 12,3% del activo corriente, en particular por una disminución del 15,4% el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo.
65. En el 2020 se aprecia también que el Pasivo Total representó el 83,7% del Activo Total, a su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente representa menos del 1% del activo total y el pasivo no corriente representa el 83,5% del activo total. En el ejercicio 2019, el Pasivo Total representó el 86,6% del Activo Total, mientras que el Pasivo Corriente el 86,5% del activo total, con lo cual se evidencia que ha habido una disminución de las deudas de corto plazo, siendo, en el ejercicio 2020, la cuenta *cuentas por pagar a empresas relacionadas* la más relevante, representando el 45,4% del Activo Total.
66. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2020, asciende a S/ 3,5 millones, y representa el 16,3% del Activo Total, su principal cuenta es la de Capital Social, la cual representa el 23% del Activo Total. La cuenta de Patrimonio Neto se incrementó en el ejercicio 2020 en 11,5% respecto al ejercicio 2019, el componente que explica dicho incremento es la cuenta de Ganancias Acumuladas (pérdida), que registró menores pérdidas en el 2020 en comparación con el 2019.

²² EBITDA es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



Cuadro N° 11
Estado de Situación Financiera, 2019 - 2020
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	11 865	13 531	PASIVO CORRIENTE	49	42
Efectivo y equivalentes de efectivo	9 035	10 678	Cuentas por pagar comerciales	10	19
Cuentas por cobrar comerciales	2 121	1 894	Otros pasivos por pagar	7	5
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	-	172	Cuentas por pagar a partes relacionadas	32	18
Servicios y otros contratados por anticipado	710	788			
ACTIVO NO CORRIENTE	9 984	10 386	PASIVO NO CORRIENTE	18 235	20 680
Otras cuentas por cobrar	4 964	4 964	Otras cuentas por pagar	406	286
Impuesto a la renta diferido	1 080	1 080	Cuentas por pagar a empresa relacionada	9 924	15 397
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	3 418	3 778	Ingresos diferidos	7 905	4 996
Intangibles	522	565			
			TOTAL PASIVO	18 284	20 721
			PATRIMONIO NETO	3 565	3 197
			Capital social	5 034	5 034
			Resultados acumulados	(1 469)	(1 837)
TOTAL ACTIVO	21 849	23 918	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	21 849	23 918

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 12
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2020 - 2019
(En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	54,3%	56,6%	-12,3%	PASIVO CORRIENTE	0,2%	0,2%	18,4%
Efectivo y equivalentes de efectivo	41,4%	44,6%	-15,4%	Cuentas por pagar comerciales	0,0%	0,1%	-48,3%
Cuentas por cobrar comerciales	9,7%	7,9%	12,0%	Otros pasivos por pagar	0,0%	0,0%	56,9%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,0%	0,7%	-100,0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,1%	0,1%	81,4%
Servicios y otros contratados por anticipado	3,2%	3,3%	-9,9%				
ACTIVO NO CORRIENTE	45,7%	43,4%	-3,9%	PASIVO NO CORRIENTE	83,5%	86,5%	-11,8%
Otras cuentas por cobrar	22,7%	20,8%	0,0%	Otras cuentas por pagar	1,9%	1,2%	41,9%
Impuesto a la renta diferido	4,9%	4,5%	0,0%	Cuentas por pagar a empresa relacionada	45,4%	64,4%	-35,5%
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	15,6%	15,8%	-9,5%	Ingresos diferidos	36,2%	20,9%	58,2%
Intangibles	2,4%	2,4%	-7,6%				
				TOTAL PASIVO	83,7%	86,6%	-11,8%
				PATRIMONIO NETO	16,3%	13,4%	11,5%
				Capital social	23,0%	21,0%	0,0%
				Resultados acumulados	-6,7%	-7,7%	-20,1%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



IX.3. Indicadores Financieros²³

• **Análisis de Ratios de Liquidez**

67. En 2019 y 2020, el Concesionario ha registrado ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²⁴, prueba ácida²⁵ y liquidez absoluta²⁶, lo cual refleja que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente).
68. En el ejercicio 2020, se experimenta una reducción de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2019, debido principalmente a la reducción de sus activos de corto plazo y al incremento del pasivo no corriente. Así, el ratio de liquidez clásica (que relaciona el activo corriente con el pasivo corriente) pasó de 325,1 a 240,7 entre 2019 y 2020; el ratio de la Prueba Ácida (que relaciona el activo corriente menos los gastos pagados por anticipado y el pasivo corriente) disminuyó de 306,1 a 226,3 y el ratio de liquidez absoluta (que relaciona el efectivo y equivalente de efectivo con el pasivo corriente) pasó de 256,5 a 183,3. De esta forma, se puede inferir que el Concesionario tiene una menor capacidad para respaldar sus obligaciones de corto plazo.

Cuadro N° 13 Ratios de Liquidez, 2020 – 2019		
Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	240,74	325,05
Prueba ácida	226,33	306,13
Liquidez absoluta	183,31	256,50

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

69. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²⁷, Endeudamiento del Activo²⁸, Calidad de la Deuda²⁹ e Índice de Solvencia³⁰, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa se ha reducido ligeramente. Asimismo, el análisis del Estado de Situación Financiera evidencia que la reducción del nivel de apalancamiento decreció debido a una disminución del pasivo total y principalmente por los pagos de la deuda que el concesionario tenía con sus empresas relacionadas que impactó sustancialmente en el pasivo no corriente.
70. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2020 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 5,1 de deuda, lo cual refleja una reducción respecto al ejercicio 2019 (año en que por cada S/1 de patrimonio corresponde S/ 6,5 de deuda), explicado con la disminución de las cuentas por pagar a empresas relacionadas.
71. El ratio endeudamiento del Activo mostro que el activo total en el ejercicio 2020 es financiado en un 83,7% por el pasivo total, situación que refleja una ligera reducción con relación al año anterior en que el valor del ratio fue de 86,6%, denotando una disminución del financiamiento del activo total con recursos de terceros.
72. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2020, el 0,3% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), considerando que este indicador era de 0,2% en el ejercicio 2019, es posible concluir que la empresa ha incrementado ligeramente su endeudamiento de corto plazo.
73. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,2 de activo total, lo cual refleja una reducción con relación al 2019 (1,15).

²³ Incluir la evolución de los ratios desde el inicio de la concesión en el Anexo estadístico. Podría presentarse gráficos con la situación relativa por tipo de vía y/o respecto a todas las concesiones.

²⁴ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁵ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

²⁶ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁰ Calculado como Activo Total / Pasivo Total



Considerando que cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, se concluye que en el ejercicio 2020 la empresa registra una mejora en su nivel de solvencia.

Cuadro N° 14
Ratios de Endeudamiento, 2020 – 2019

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	5,1	6,5
Endeudamiento del Activo	83,7%	86,6%
Calidad de la Deuda	0,3%	0,2%
Índice de Solvencia	1,20	1,15

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• **Ratios de Rentabilidad**

74. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios.
75. En 2020, el margen bruto³¹ ha disminuido, alcanzando un valor de 5,3%, en comparación con el valor de 2019 que fue de 9,6%. Situación similar se refleja a nivel de margen operativo³² que paso de 10,6% en el 2019 a 5,2% en el 2020, estos resultados se explican por las menores utilidades registradas en 2020 en línea con el incremento de los costos y gastos operativos. De igual forma, el margen neto³³ también decreció de 11,3% a 6,9% en el mismo periodo, lo que implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene S/ 6,9 de utilidad neta. En general, se evidencia una menor eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos durante 2020.
76. El margen EBITDA³⁴ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2020 el margen de EBITDA es de 12,5%, y en el ejercicio 2019 es 18,5%, estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.

Cuadro N° 15
Ratios de Rentabilidad, 2020 – 2019

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	5,3%	9,6%
Margen Operativo	5,2%	10,6%
Margen Neto	6,9%	11,3%
Margen EBITDA	12,5%	18,5%
ROE	10,6%	18,1%
ROA	1,7%	2,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

77. El ROE³⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 empeora respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 10,6 de utilidad neta, en el ejercicio 2019 por cada S/100 de patrimonio se obtiene S/ 18,1 de utilidad neta.
78. De la misma forma el ROA³⁶ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta un decremento, de un valor negativo de 2,4% en el 2019 a 1,7% en el 2020. La caída de este indicador se debe a la reducción de las utilidades netas y en general a la contracción de los resultados operativos.

³¹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³² Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

³³ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

³⁴ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

79. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Chancay Acos, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo. De la evaluación del desempeño de la concesión durante el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) El tráfico total de vehículos registrados fue de 181 mil en 2020, cifra inferior en 31,2% en relación con la registrada el año anterior (263 mil), lo cual se explica por las restricciones a la movilización de personas y actividades de transporte aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
- (ii) Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2020, el 89,6% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 10,4% restante a vehículos pesados. Cabe notar que, el tráfico de vehículos ligeros y pesados se redujo 32,7% y 15,9% entre 2019 y 2020, respectivamente
- (iii) Al 31 de diciembre de 2020, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 39,97 millones, lo cual significó un avance del 96,1% de la inversión comprometida.
- (iv) En el 2020, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 83,4 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos). Los mayores aportes se explican por el incremento de los ingresos de la Concesión por servicios de construcción.
- (v) El número de accidentes ha incrementado respecto al año 2019 pasando de 5 a 6 accidentes. Además, el número de accidentes por cada cien mil vehículos ha incrementado en 74,6%. Por otra parte, se atribuye el 67% de los accidentes a la mala maniobra y el 33% a fallas mecánicas.
- (vi) En el año 2020, el Concesionario reportó ingresos por S/ 5,5 millones, lo cual representa un incremento de 7,3% respecto al ejercicio 2019, explicado por los mayores ingresos generados por la prestación servicios de construcción (PPO). En línea con lo anterior, los costos en los que incurrió la empresa también presentaron un aumento de 12,5%, al pasar de S/ 4,6 millones en el año 2019 a S/ 5,2 millones para el ejercicio 2020.
- (vii) El efecto neto de los ingresos y costos de operación ha significado que para el ejercicio 2020, el concesionario obtuviera una utilidad bruta de S/ 290 mil, cifra inferior a lo registrado el año anterior en el que a nivel de resultados brutos se registraba una utilidad de S/ 491 mil.
- (viii) El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2020 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 5,1 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2019 se aprecia una contracción, dado que en el 2019 dicho ratio fue de 6,5, es decir, por cada S/1 de patrimonio corresponde S/ 6,5 de deuda.



Anexo N° 1
Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY ACOS S.A.
CARRETERA: ÓVALO CHANCAY/DV. VARIANTE PASAMAYO- HUARAL -ACOS

1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 80,85 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: - Ovalo Chancay – Huaral (9,35 Km.) - Huaral – Acos (55,65 Km.) - Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 Km.)	Anexo I (p. 96)
2	Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	Quince años contados desde la fecha de suscripción del Contrato, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 29) Cláusula 4.3. (p. 30)
4	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 9.1. (p. 54) Anexo XI (p. 353)
5	Adendas	Adenda 1: 30 de abril de 2010. Modificación del primer párrafo del numeral 1.10 del Apéndice II del Anexo II.2, primer párrafo del numeral 1.11 del Apéndice II del Anexo II.2 y numeral 1.3 del Apéndice IV del Anexo II.1 del Anexo II.	Adenda 1
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5 (p. 24)
7	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, aproximadamente USD 951 140)	Anexo A (p. 01)
8	Pólizas de seguros	- De responsabilidad civil. - Sobre los bienes de la Concesión. - De riesgos laborales. - Otras pólizas.	Cláusula 12.2. a) (p. 64) Cláusula 12.2. c) (p. 64-65) Cláusula 12.2.b) (p. 65) Cláusula 12.2. d) (p. 65)
9	Inicio de operaciones	El Inicio de la Construcción es a los 30 Días Calendario, contados a partir de verificar: Entrega de las áreas de terreno comprendidas en el Área de la Concesión, Aprobación del Estudio Definitivo de Ingeniería, Aprobación del EIA, Obtención de recursos financieros para los primeros Hitos de Construcción. Pólizas de seguro. Fideicomiso de Administración. Viabilidad del proyecto, si fuera el caso.	Cláusulas 6.16. (p. 42-43)
10	Tarifas fijadas en Contrato	- Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. - El Peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación. - El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.	Cláusula 9.2. (p. 54)



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



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



Anexo N° 2
Indicadores Anuales

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Óvalo Chancay - Huaral - Acos

Concesionario:	Consortio Concesión Chancay Acos S.A.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2019-2020

a) Tráfico			
	UNIDAD	2019	2020
Número de Unidades Vehiculares			
Huataya	Vehículos	263 325	180 998
Total Ligeros	Vehículos	240 872	162 111
Total Pesados	Vehículos	22 453	18 887
Número de Ejes Cobrables			
Huataya	Ejes	289 566	203 276
Ligeros	Ejes	240 872	162 111
Pesados	Ejes	48 694	41 165

b) Recaudación por Cobro de Peaje			
	UNIDAD	2019	2020
Total	Soles	667 437	434 412
Ligeros	Soles	555 074	349 320
Pesados	Soles	112 363	85 092

c) Accidentes			
	UNIDAD	2019	2020
Accidentes	Personas	5	6
Heridos	Personas	11	11
Fallecidos	Personas	0	0



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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