



## INFORME DE DESEMPEÑO 2020

# Concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



---

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

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2020: Concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún**

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



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA</b> .....	<b>7</b>
	II.1. Composición de la Empresa .....	7
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	7
	II.3. Área de Influencia .....	10
	II.4. Principales Activos de la Concesión .....	11
	II.5. Hechos Importantes .....	12
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	<b>13</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>14</b>
	IV.1. Tráfico vehicular .....	14
	IV.2. Servicios complementarios .....	15
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO</b> .....	<b>17</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	<b>17</b>
	VI.1. Evolución de las inversiones .....	17
	VI.2. Pagos al Estado .....	18
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>20</b>
	VII.1. Niveles de servicio .....	20
	VII.2. Indicadores de tráfico .....	21
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES</b> .....	<b>21</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO</b> .....	<b>23</b>
	IX.1. Estados Financieros .....	23
	IX.2. Indicadores Financieros .....	25
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>28</b>
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS</b> .....	<b>29</b>



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión.....	7
Cuadro N° 2 Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO).....	8
Cuadro N° 3 Principales obras de rehabilitación y conservación .....	9
Cuadro N° 4 Modificaciones Contractuales .....	10
Cuadro N° 5 Tramos de la concesión .....	11
Cuadro N° 6 Concesión Valle del Zaña: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2020.....	15
Cuadro N° 7 Concesión Valle del Zaña: Motivo de llamada de emergencia, 2020 .....	16
Cuadro N° 8 Tarifas fijadas por el regulador .....	17
Cuadro N° 9 Resultados integrales 2019-2020.....	23
Cuadro N° 10 Estado de Situación Financiera 2019-2020 .....	24
Cuadro N° 11 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2019-2020 .....	24
Cuadro N° 12 Ratios de Liquidez, 2019 – 2020 .....	25
Cuadro N° 13 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, .....	26
Cuadro N° 14 Ratios de Rentabilidad, 2019 – 2020 .....	27

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Datos Generales de la Concesión .....	11
Gráfico N° 2 Antes y después de la Concesión .....	12
Gráfico N° 3 Concesión Valle del Zaña: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2020 ....	14
Gráfico N° 4 Concesión Valle del Zaña: Llamadas de emergencia, 2020 .....	16
Gráfico N° 5 Concesión Valle del Zaña: Asistencias mecánicas, 2020 .....	16
Gráfico N° 6 Inversión reconocida anual, 2011-2020 .....	18
Gráfico N° 7 Aporte por regulación, 2011-2020 .....	19
Gráfico N° 8 Intensidad Media Diaria, mensual, 2019 y 2020 .....	21
Gráfico N° 9 Recaudación por cobro de peaje 2020.....	21
Gráfico N° 10 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2011 – 2020.....	22



# INFORME DE DESEMPEÑO 2020

## CONCESIÓN DEL TRAMO VIAL NUEVO MOCUPE – CAYALTÍ – OYOTÚN



### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico de la Concesión de la Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún (en adelante, Concesión) para el año 2020. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 30 de abril de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el concedente o MTC) suscribió con Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A. (en adelante, Obrainsa o el Concesionario) el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, (en adelante, el Contrato de Concesión). Dicho Contrato fue suscrito bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*), con una vigencia de 15 años.

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

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

Además de la construcción de las obras y el mantenimiento de estas, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá operar los servicios de cobro de peaje, y prestar de manera obligatoria y gratuita los servicios de central de emergencia, sistema de comunicación en tiempo real (postes SOS), servicios de emergencia de auxilio mecánico y asistencia médica en casos de accidentes.

Con relación a la evolución del tráfico, debe mencionarse que recién se cuenta con información a partir de noviembre de 2019, mes en el cual se dio inicio a la explotación de la Concesión con el correspondiente inicio de operaciones de la Unidad de Peaje San Nicolás y cobro de las tarifas de peaje. En el año 2020, circularon por la vía concesionada 357,7 mil unidades vehiculares, de los cuales el 78,8% fueron vehículos ligeros y el 21,2% fueron vehículos pesados.

Cabe notar que, a partir de la información disponible se evidencia que entre noviembre y diciembre de 2020, el tráfico vehicular se redujo 29,7% con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 101,6 mil a 71,4 mil vehículos, explicado fundamentalmente por la reducción de vehículos ligeros (-36,2%), pues el tráfico de vehículos pesados se incrementó 13%. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional<sup>1</sup> y aplicó diversas medidas a partir de marzo de 2020, con el propósito de

<sup>1</sup> 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



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 transporte<sup>2</sup>.

Al finalizar el 2020, el Concesionario ha presentado un avance de 99,93% de cumplimiento de su compromiso de inversión, encontrándose reconocidas por parte del Regulador desde el 21 de diciembre de 2017. Las obras si bien fueron culminadas en 2014, el proceso de aceptación de esta presentó demoras, pues debido al desgaste por el uso normal de la vía y al incremento del tráfico, la infraestructura no cumplía con los niveles de servicio estipulados en el Contrato de Concesión.

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

Durante el 2020, el Concesionario pagó al regulador un total de S/ 59,97 mil por concepto de aporte por regulación, lo que representó una reducción del 19,9% con relación al año anterior. Dicho monto correspondió a los pagos realizados en todos los meses, excepto en junio y julio, meses en los que no hubo recaudación de la tarifa de peaje debido a las medidas adoptadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.

En lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos de operación se redujeron 9,1% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 4,8 millones a S/ 4,4 millones, mientras que los costos totales de operación se incrementaron 29,8%, al pasar de S/ 2,9 millones en el 2019 a S/ 3,7 millones en el 2020. Así, se produjo una caída de 66,8% de la utilidad bruta del Concesionario, al pasar de S/ 1,9 millones a S/ 651 mil. Por su parte, se alcanzó un resultado neto de S/ 503 mil, lo que representó una reducción de 43,6% con relación al año anterior (S/ 893 mil).

Al cierre del año 2020 la empresa incrementó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2019, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 17%, al registrar S/ 9,7 millones en 2019 y S/ 11,3 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha incrementado conforme al aumento de los indicadores de liquidez del 2020 frente a los del 2019, denotando 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.

El ratio Deuda/Patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 55,2 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel moderado de apalancamiento de la empresa y también denota un incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (41,9%).

Los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto disminuyó al pasar de 40,2% a 14,70% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo y el margen EBITDA ambos han disminuido pasando de 29,2% en el 2019 a 8,6% en el 2020 en el primer caso y pasando de 29,9% a 12,6% en el segundo caso. De otro lado, el margen neto se contrajo de 18,3% en el 2019 a 11,4% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 11,4 de utilidad neta, ello debido a la disminución de utilidades por la no ejecución de actividades de mantenimiento periódico en el ejercicio 2020.

<sup>2</sup> 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.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

### II.1. Composición de la Empresa

1. La empresa Obrainsa, constituida en el Perú el 11 de marzo de 2009, cuenta como principal accionista a la empresa peruana Obras de Ingeniería S.A., quien posee el 99,99999% de las acciones. La Matriz de la Compañía es subsidiaria de las empresas OB Construcción S.A.C., que posee la mayoría de su accionariado; esta última a su vez era subsidiaria de la empresa Lis Argentis S.A.C. la cual transfirió en julio de 2019 el total de sus acciones en OB Construcción S.A.C. a un grupo de personas naturales.
2. Obrainsa se dedica a realizar proyectos de ingeniería y construcción en los sectores público y privado. Sus proyectos están relacionados a infraestructura vial, portuaria, hidráulica, saneamiento, movimiento de tierras, así como todo tipo de edificaciones y proyectos inmobiliarios.
3. La Concesionaria tiene por finalidad dedicarse, exclusivamente, a las actividades de construcción, conservación y explotación del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

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

4. El 30 de abril de 2009, el Estado, a través del MTC, suscribió con Obrainsa el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Operación del Tramo Vial: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún, el cual se ubica en la región de Lambayeque.

<b>Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión</b>	
<b>Concesionario</b>	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.
<b>Composición accionaria</b>	Obras de ingeniería S.A. (99,99999%), Otros (0,00001%)
<b>Modalidad de la concesión</b>	Cofinanciada
<b>Esquema del contrato</b>	BOT (build, operate and transfer)
<b>Factor de competencia</b>	PAS (Pago por Servicio)
<b>Inversión comprometida</b>	USD 24,85 millones (inc. IGV)
<b>Inversión acumulada al 2020</b>	USD 24,83 millones (inc. IGV)
<b>Suscripción de contrato</b>	30 de abril de 2009
<b>Inicio de la concesión</b>	20 de diciembre del 2017
<b>Vigencia de la Concesión</b>	15 años
<b>Número de Adendas</b>	1

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

5. El Contrato de Concesión tiene como objeto la prestación del servicio público de infraestructura vial a favor de los usuarios, para lo cual se concede al Concesionario el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión. Para tal fin, el Concesionario debe cumplir con los parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con los estándares y niveles de servicio, previsto en su respectivo Contrato.
6. El Contrato de Concesión se encuentra dentro del marco de un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*) y se suscribió por un plazo de 15 años, bajo la modalidad de cofinanciamiento. Si bien el 24 de julio del 2018 se determinó que el inicio de la explotación sería el 20 de diciembre del 2017, el 29 de agosto de 2018, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de la explotación, así como aquellas relacionadas con el inicio de cobro del Peaje San Nicolás, por el plazo computado desde el 20 de diciembre de 2017 hasta el 20 de setiembre de 2018. Posteriormente, se amplió este plazo hasta el 31 de octubre de 2019. Finalmente, en noviembre del 2019 la unidad de peaje mencionada inició con sus operaciones, con lo cual se inició el periodo de explotación.



### Cofinanciamiento

7. La Concesión se otorgó bajo la modalidad cofinanciada, por lo que los ingresos del Concesionario están dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (en adelante, PAS). El PAS representa la contraprestación que percibirá la empresa conforme vaya ejecutando los compromisos establecidos en el Contrato de Concesión y su monto tiene como finalidad reconocer los recursos empleados para la inversión, así como para los costos de operación y conservación.
8. El monto del PAS se calcula como la suma del PAO (pago por obras) y el PAMO (pago por conservación y operación) y se financia a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y en caso dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación.

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

Donde:

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

<b>Cuadro N° 2 Estructura de los ingresos PAS (PAO+PAMO)</b>			
Ingresos <sup>1</sup>	Monto	Fuentes	Procedimiento de pago
PAO	USD 15 621 462,00 <sup>2</sup>	- Peaje - Cofinanciamiento	Será cancelado mediante el reconocimiento de los avances de Obra a través de los CAO's. No incluye IGV.
PAMO	USD 1 443 029,00 <sup>2</sup>		Cancelado trimestralmente durante un período de 15 años. No incluye IGV.

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

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

*Fuente: Obrainsa Concesión Valle del Zaña S.A.*

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

10. Cabe mencionar que el PAO es cancelado por el concedente a través del fideicomiso de administración mediante la emisión del CAO. Por otra parte, durante la ejecución del proyecto se realizaron ajustes de metrados por un importe de USD 4 millones que no pertenecen al PAO y que conforme lo establecido en el Contrato de Concesión debían ser cancelados en el último hito constructivo junto con el último CAO.
11. Por su parte, el PAMO tiene por finalidad retribuir las actividades de conservación y operación, el cual comenzará a devengarse con el inicio de la etapa de explotación, la cual se iniciará una vez que se emita el último CAO. El PAMO será cancelado mediante cuotas trimestrales (de USD 360,7 mil) durante el tiempo que dure la explotación. En caso de que el peaje no cubra el PAMO, la diferencia será aportada por el Estado Peruano.
12. En lo referido al ajuste del PAMO, se ha establecido que dicho pago será objeto de una revisión al cuarto, octavo y décimo segundo año contados a partir de la fecha de inicio de explotación. La variación del PAMO ajustado, no deberá representar una variación real mayor del cinco por ciento (5%) con respecto al PAMO del año anterior.



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

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

Donde:

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

#### Compromisos de inversión y mantenimiento

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

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



### Esquema tarifario

16. Con relación a las tarifas, conforme a lo establecido en la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa (peaje + IGV) a partir de la fecha de inicio de la explotación, como contraprestación por el servicio brindado. El peaje será determinado por el Regulador antes de la fecha de inicio de la explotación, para lo cual tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida.
17. La tarifa se cobrará en ambos sentidos de desplazamiento (cláusula 9.4), estableciéndose una tarifa básica para los vehículos ligeros y una tarifa básica por cada eje para los vehículos pesados (cláusula 9.5). El peaje será reajustado en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de inicio de la explotación mediante la siguiente fórmula

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

Donde:

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

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

### Modificaciones contractuales

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

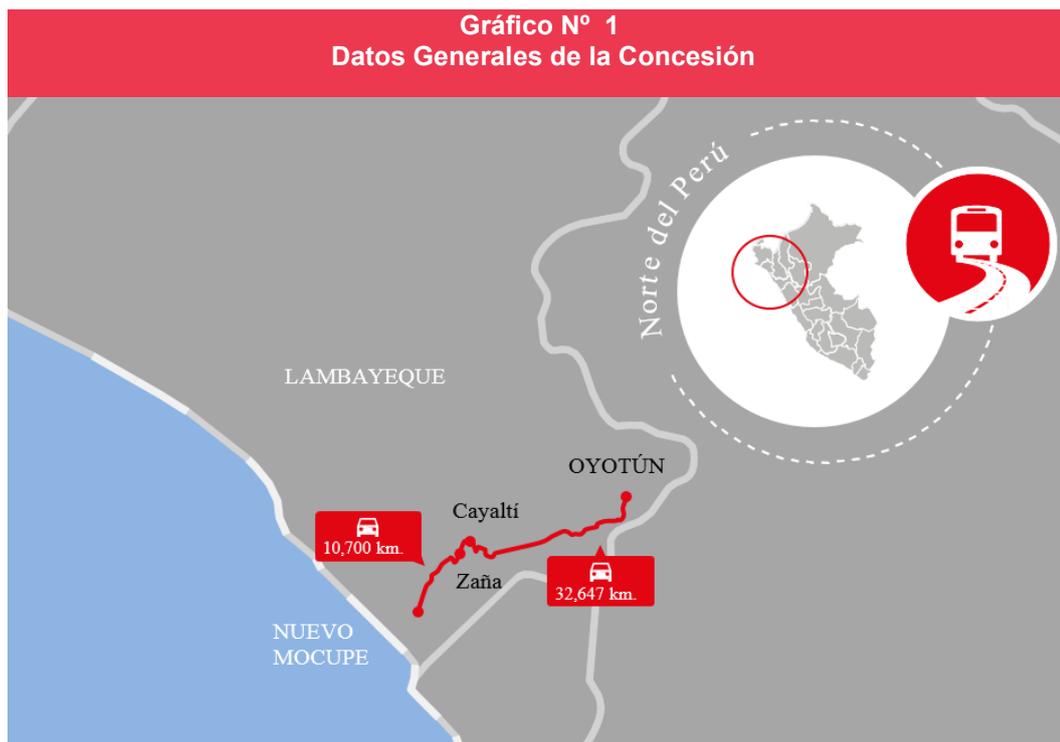
<b>Cuadro N° 4</b>	
<b>Moficaciones Contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha de suscripción:	18 de abril de 2017
Principales modificaciones:	(1) Se incluyó la cláusula 6.29A que establece el procedimiento de aceptación de obras. (2) Redefinir el procedimiento para la emisión del último CAO. (3) Se modificó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

*Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones*

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

### **II.3. Área de Influencia**

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



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán 2016

## II.4. Principales Activos de la Concesión

### Infraestructura

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

Cuadro N° 5				
Tramos de la concesión				
Tramo	Localidad		Longitud (km)	Provincia
	Desde	Hasta		
1	Nuevo Mocupe	Zaña	10,7	Chiclayo
2	Zaña	Cayaltí	3,5	Chiclayo
3	Cayaltí	Oyotún	32,6	Chiclayo
Total			46,8	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



**Gráfico N° 2**  
**Antes y después de la Concesión**



Fuente: Plan de Negocios 2019 de Obrainsa.

#### Equipos de la concesión

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

#### **II.5. Hechos Importantes**

24. El 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.
25. 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.
26. 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.



27. El 01 de julio de 2020, se reinició el cobro de los peajes, conforme a lo dispuesto por Decreto Supremo N° 116-2020-PCM<sup>3</sup> 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.
28. El 30 de noviembre de 2020 se suscribió un acta de acuerdo, para la suspensión temporal de obligaciones a cargo del Concesionario, cuyo periodo es desde el 02 de abril de 2020 al 09 de mayo de 2020. Esto es debido al Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID 19.

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

29. Mediante el Contrato de Concesión suscrito entre Obrainsa y el MTC, el Concedente transfirió al Concesionario la potestad de prestar el servicio público de acceso y uso de la infraestructura a los usuarios. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación de los tramos, de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión.
30. En lo que refiere a la tarifa y peaje, de acuerdo con el Contrato de concesión se estableció que sea calculado por el Regulador, tal como se desarrolla en la sección relacionada a tarifas del presente Informe.
31. El concesionario tendrá que proveer de manera obligatoria y gratuita de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, los siguientes servicios:
  - Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
  - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
  - Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.
32. Además, otro servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada. Sin embargo, el concesionario no ha cobrado por el uso de este servicio durante el 2020.
33. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador.
34. Cabe mencionar que, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2093-633-18-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo del 2018, el Regulador aprobó la tarifa diferenciada.

<sup>3</sup> 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

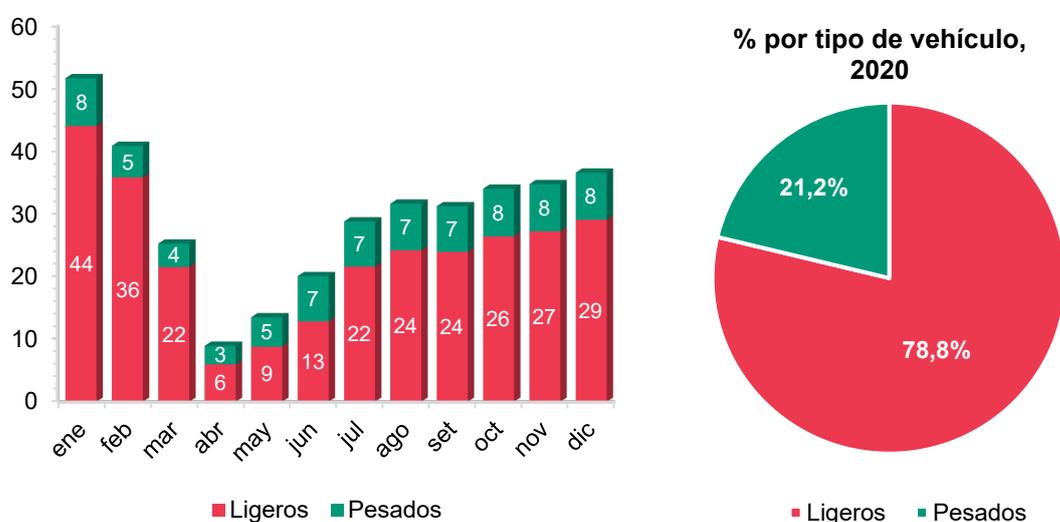
### IV.1. Tráfico vehicular

35. 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, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>4</sup>.
36. Cabe señalar que, debido a que la etapa de explotación se inició el 01 de noviembre de 2019 con el cobro de la tarifa de peaje, recién a partir de dicha fecha se cuenta con registros sobre la evolución del tráfico vehicular, por lo que no podrá realizarse un análisis comparativo entre 2020 y 2019.

#### Trafico en unidades vehiculares

37. Durante el año 2020, el número total de vehículos que transitaron por la carretera concesionada ascendió a 357,7 mil unidades, de los cuales el 78,8% correspondió a vehículos ligeros (281,7 mil unidades). Es de mencionar que, el tráfico vehicular sufrió variaciones importantes a lo largo del año. En particular, se registró menor tráfico en los meses de abril, mayo y junio como resultado de las medidas tomadas por el gobierno para evitar la propagación del COVID-19; entre ellas la restricción del transporte urbano, así como el uso de vehículos particulares<sup>5</sup>.

**Gráfico N° 3**  
**Concesión Valle del Zaña: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2020**  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>4</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

<sup>5</sup> 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, la 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. El Estado de Emergencia Nacional fue prorrogado en diversas oportunidades a lo largo de 2020, así como algunas medidas restrictivas al transporte de pasajeros.



38. Cabe notar que, a partir de la información disponible del tráfico a partir de noviembre de 2019, se evidencia que entre noviembre y diciembre de 2020, el tráfico vehicular se redujo 29,7% con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 101,6 mil a 71,4 mil vehículos, explicado fundamentalmente por la reducción de vehículos ligeros (-36,2%), mientras que el tráfico de vehículos pesados se incrementó 13%. Dicha reducción se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional<sup>6</sup> 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 transporte<sup>7</sup>.

#### Tráfico en ejes cobrables

39. En términos de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó los 484,5 mil ejes, de los cuales la mayor proporción (58,2%) correspondió a ejes cobrables de vehículos ligeros, mientras que los ejes de vehículos pesados contribuyeron con el 41,8%, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes.

**Cuadro N° 6**  
**Concesión Valle del Zaña: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2020**  
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
<b>Unidades Vehiculares</b>								
San Nicolás	281,7	52,4	13,4	1,0	1,10	7,9	0,07	<b>357,7</b>
<b>Ejes Cobrables</b>								
San Nicolás	281,7	104,7	40,3	4,2	5,49	47,5	0,52	<b>484,5</b>

Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IV.2. Servicios complementarios

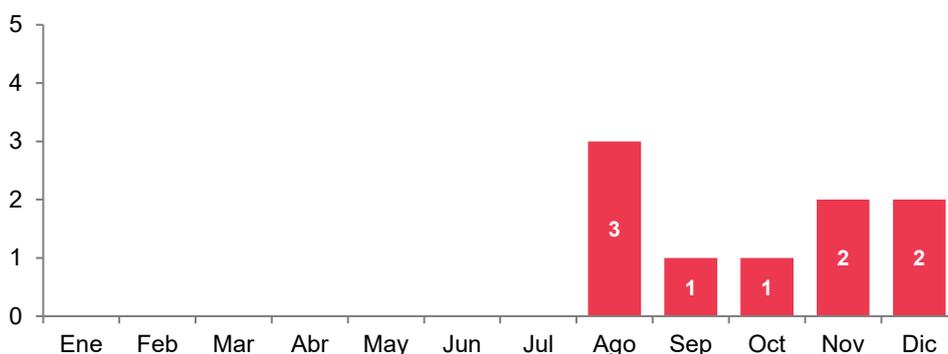
40. Como se ha mencionado previamente, el concesionario tiene la obligación de brindar servicios complementarios a los usuarios, tales como la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
41. Con respecto al número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes durante el 2020, fue de 9 llamadas. Como se aprecia en el Gráfico N° 4, el mes en el que se registró la mayor cantidad de llamadas fue en agosto (3 llamadas).

<sup>6</sup> 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

<sup>7</sup> 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.



**Gráfico N° 4**  
**Concesión Valle del Zaña: Llamadas de emergencia, 2020**



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

42. Como se muestra en el Cuadro N° 7, la totalidad de las llamadas (9) tuvieron como objetivo solicitar auxilio mecánico y, de estas, el 67% (6 llamadas) tuvieron como resultado una interrupción de la vía.

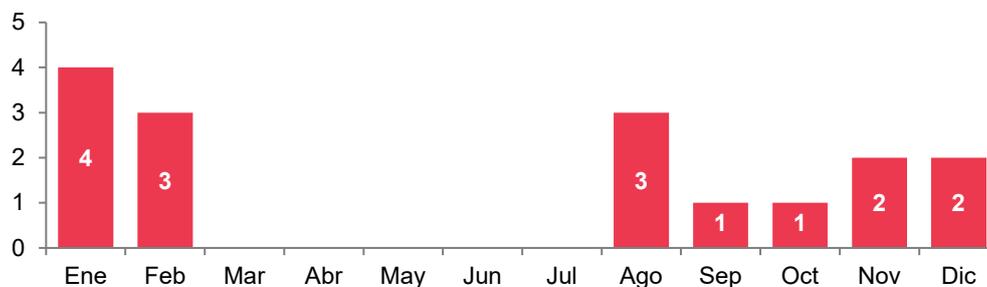
**Cuadro N° 7**  
**Concesión Valle del Zaña: Motivo de llamada de emergencia, 2020**  
**(Número de llamadas)**

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	6	3	-	-	9	9
Accidente de Tránsito	0	0	-	-	-	0
Otros	0	0	-	-	-	0

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

43. Asimismo, el concesionario proporcionó un total de 16 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, siendo los meses de enero, febrero y agosto los que presentaron mayor cantidad de auxilios mecánicos.

**Gráfico N° 5**  
**Concesión Valle del Zaña: Asistencias mecánicas, 2020**



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



## V. ESQUEMA TARIFARIO

44. El 19 de octubre de 2012, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 036-2012-CD-OSITRAN, se fijó el peaje básico de la Concesión. Posteriormente, el 21 de marzo de 2018, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2093-633-18, se aprobó el procedimiento para el cobro de la tarifa diferenciada en la concesión del Tramo Vial Nuevo Mocupe – Cayaltí, Oyotún. La tarifa que debe cobrar el Concesionario, en ambos sentidos, esta compuesta por el peaje (básico o diferenciado) más el IGV, y los tributos que le fueren aplicables. Dicha tarifa fue calculada mediante la metodología de disposición a pagar (DAP).

**Cuadro N° 8**  
**Tarifas fijadas por el regulador**  
**(En Soles, incluido IGV)**

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

*Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.*

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

45. El 29 de agosto del 2018 se acordó suspender temporalmente las obligaciones derivadas del inicio de explotación, así como aquellas obligaciones relacionadas con el inicio del cobro del peaje. Sin embargo, al reiniciarse la operación de la Concesión –como sucedió a finales del 2019-, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 de su Contrato.
46. La tarifa de peaje comprenderá una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida. Esta tarifa diferenciada es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km. Asimismo, este tipo de tarifas es aplicable a vehículos de transporte público, los cuales son usados, principalmente, por personas de bajos recursos<sup>8</sup>.
47. Los servicios que son de carácter obligatorios a ser provistos por el concesionario tienen un precio cero, así tenemos los siguientes: Central de Emergencias, Traslado de Vehículos ligeros por medio de Grúas, Postes SOS, Unidades de Ambulancia de manera preventiva para cualquier incidente. Por otro lado, en el caso del uso de los Servicios Higiénicos (ubicado en la garita de peaje), el concesionario determinará el precio.

## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

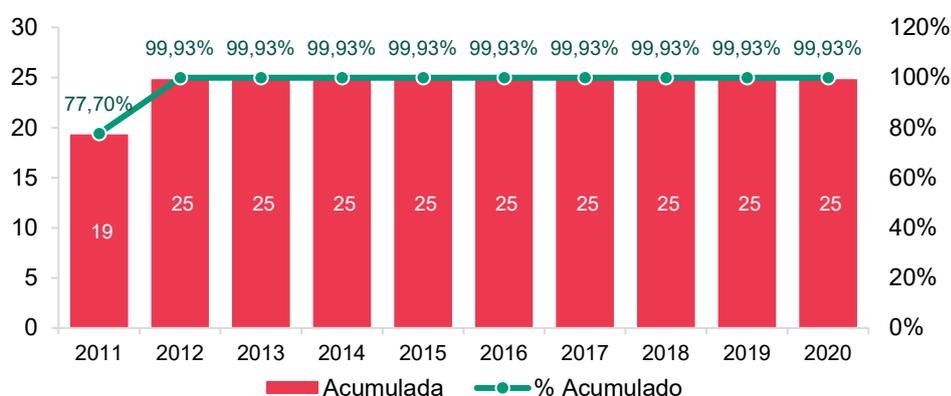
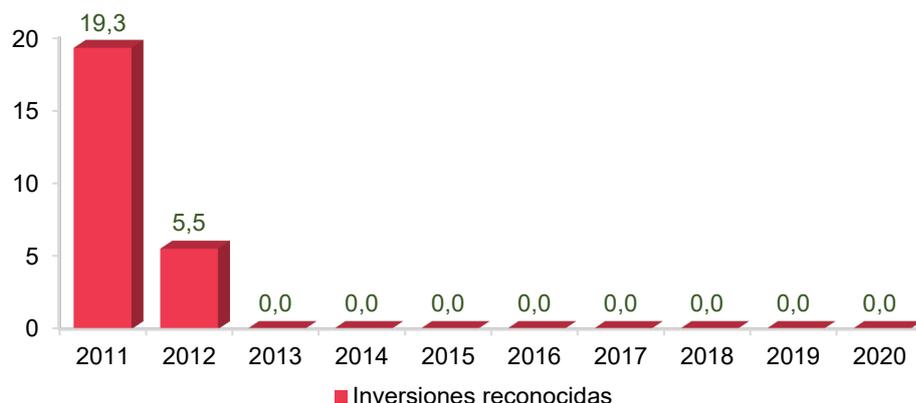
### VI.1. Evolución de las inversiones

48. Al cierre de 2020, la inversión ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Regulador, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 99,9% con relación al compromiso total de inversión (USD 24,85 millones, incluido IGV). Cabe señalar que, dicha inversión se ejecutó entre 2011 y 2012, años en los cuales el concesionario invirtió USD 19,3 y USD 5,5 millones, respectivamente.

<sup>8</sup> En la literatura se le denomina a este tipo de peajes como precios sociales, los cuales son otorgados a determinados grupos de usuarios, a quienes el gobierno les subvenciona el uso de la carretera con algún tipo de precio sombra, o mediante cupones o subsidios (Estache y De Rus, 2003).



**Gráfico N° 6**  
**Inversión reconocida anual, 2011-2020**  
(En miles de USD, incluido IGV)



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

49. Las obras de construcción se iniciaron el 09 de enero de 2011 y culminaron el 05 de febrero 2012. Así, se culminaron todas las obras previstas en el Contrato de Concesión cumpliendo todos los estándares y niveles de servicio, con excepción de la Unidad de Peaje que no pudo culminarse por falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, debido a ello no se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras.
50. En noviembre de 2013, el MTC cumplió con la entrega de los terrenos necesarios para construir la unidad de peaje, obra que se culminó en setiembre de 2014<sup>9</sup>.
51. Así, a diciembre de 2017 recién se pudo iniciar el proceso de aceptación de obras luego de la firma de la adenda N° 1 al Contrato de Concesión, lo cual ha permitido la aceptación del avance de obras de construcción, la emisión y pago del último Certificado de Avance de Obra (CAO) incluyendo la variación de metrados.

## VI.2. Pagos al Estado

### Aporte por regulación

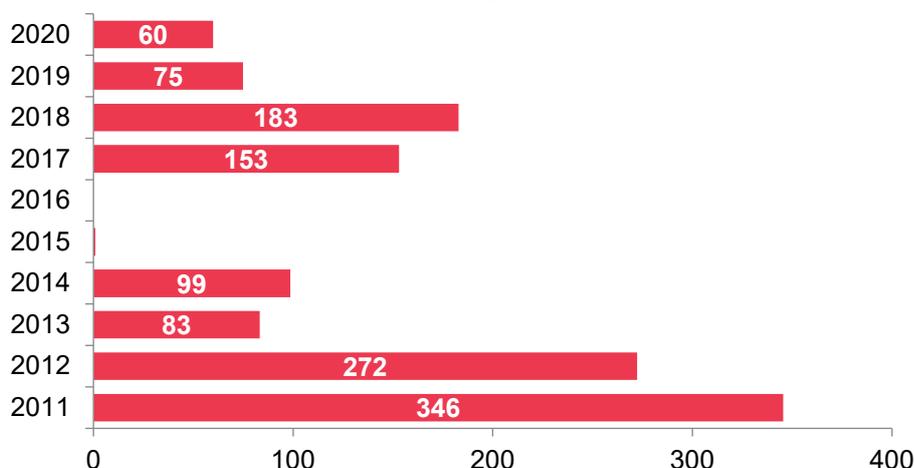
52. Según la cláusula 15.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá dar un aporte por regulación al Ositrán, que represente el 1% de sus ingresos de acuerdo con el artículo 14 de la ley N° 26917 y al Artículo 10 de la Ley N° 27332, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos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

<sup>9</sup> El 04 de setiembre de 2014, el Concesionario concluyó con la ejecución de las Obras Complementarias que forman parte de las Obras de Construcción, correspondiente a: i) la edificación de la unidad de peaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, entre otros; y, ii) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos; terminándose con ello el último Hito Constructivo de las Obras de Construcción.

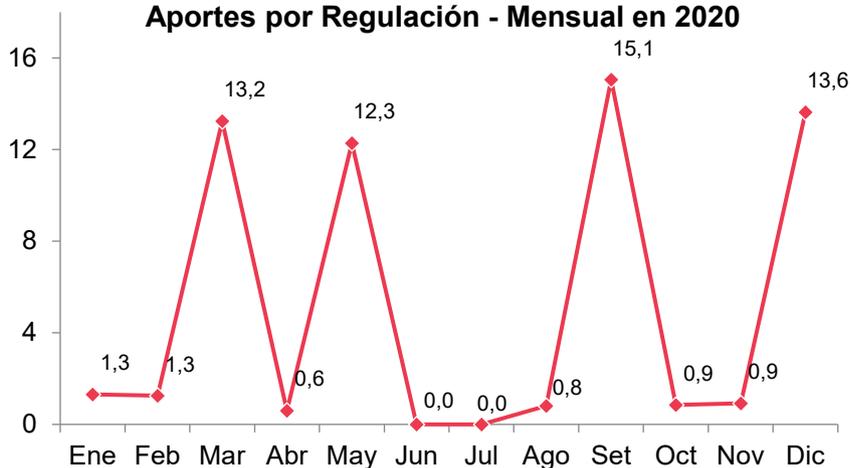


**Gráfico N° 7**  
**Aporte por regulación, 2011-2020**  
(En miles de Soles)

**Aportes por Regulación**



**Aportes por Regulación - Mensual en 2020**



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. En el 2020, el Concesionario transfirió S/ 59,97 mil al regulador por concepto de aporte por regulación, lo cual significó una reducción de 20% con relación al año anterior. Cabe notar que, los meses de junio y julio no se registraron pagos, debido a que entre mayo y junio de 2020 (meses considerados para determinar el aporte de junio y julio) no se produjo el cobro de las tarifas de peaje por la suspensión aprobada por el Gobierno en el marco del Estado de Emergencia Nacional. Cabe destacar que, el mes de septiembre se dio el mayor aporte por regulación (25,1% del total).

Aporte por Supervisión

54. La cláusula 9.10 del Contrato de Concesión especifica que el Concesionario debe transferir al Regulador una suma ascendente a USD 790,25 mil por concepto de supervisión de Estudios y Obras, los mismos que se pagaron siguiendo las siguientes modalidades:
- Primera cuota equivalente al 10% del monto correspondiente a la supervisión de Estudios y Obras, a pagarse a los 30 días calendario de suscrito el contrato de supervisión.



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

## **VII. DESEMPEÑO OPERATIVO**

### **VII.1. Niveles de servicio**

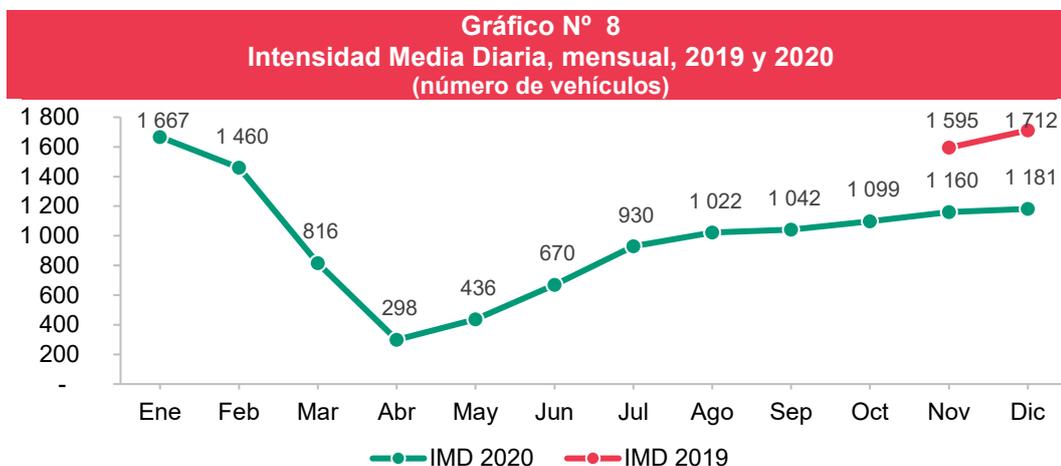
57. De acuerdo con el Contrato de Concesión, corresponde al Ositrán la supervisión del buen estado de los bienes y de la infraestructura vial de la Concesión, para lo cual el Concesionario debe cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros, los cuales son exigibles al Concesionario en su etapa de operación.
58. El indicador relativo al nivel de servicio global mide la calidad de la vía, según los parámetros fijados en el Contrato de Concesión. Así, dicho indicador se construye a partir de una ponderación del porcentaje de cumplimiento de niveles de servicio en los componentes que están inmersos en una autopista, como es el caso de la calzada, berma, estructuras de drenaje entre otros. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95%.
59. Durante el 2020, el Concesionario logró cumplir con los niveles de servicio exigidos. En efecto, durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 97%, porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95%).
60. Por otra parte, en 2020, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>10</sup>. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1.53 metros por kilómetro, con lo que se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo los niveles de servicio previstos en el Contrato (valor máximo admisible de 3,5).

<sup>10</sup> El Índice de Rugosidad Internacional (IRI) es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1 km.



## VII.2. Indicadores de tráfico

61. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>11</sup> está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 8, el IMD del periodo de explotación resultó cercano a 982 vehículos por día.



Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VIII. INDICADORES COMERCIALES

62. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 956,1 mil durante 2020. Cabe señalar que, el 58,6% de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 41,4% correspondió a vehículos pesados, como se puede observar en el Gráfico N° 9. Es importante mencionar también que, entre abril y junio, la concesión no tuvo ingresos dada la suspensión temporal de cobro de peaje<sup>12</sup>.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

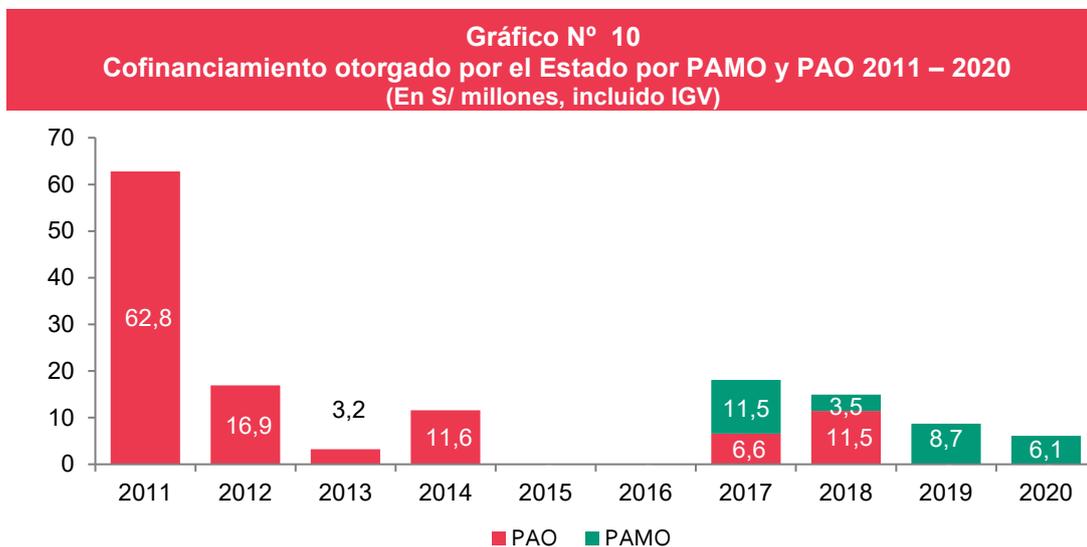
<sup>11</sup> Calculado en base a la información provista por el concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

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

<sup>12</sup> 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) producto del COVID-19.



63. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>13</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>14</sup>. Como se observa en el siguiente gráfico, durante el 2020, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO ascendió a S/ 6,1 millones. Entre el 2011 y el 2020, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 29,8 millones y S/ 112,6 millones, respectivamente.



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

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

<sup>14</sup> En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1. Estados Financieros

#### • Estado de Resultados integrales

64. 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 del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
65. En el 2020, los ingresos totales alcanzaron los S/ 4,4 millones, un 9,1% menor que los S/ 4,8 millones registrados en el 2019; esto es una reducción de S/ 442 mil<sup>15</sup>.
66. En lo que respecta a los costos de operación, para el ejercicio 2020 estos se incrementaron en 29,8% alcanzado los S/ 3,7 millones monto superior al del ejercicio 2019 (S/ 2,9 millones). Adicionalmente puede notarse que la proporción de los costos frente a los ingresos en el año 2020 alcanzó el 85,3%, lo cual contrasta significativamente con el 59,8% alcanzado en el año 2019.
67. En concordancia con lo indicado, que la utilidad bruta resultó en S/ 651 mil en el 2020, un 66,8% menor al obtenido en el 2019 (S/ 1,9 millones). Conforme a lo señalado en las Notas a los Estados Financieros, adjunto al Dictamen de los auditores LBDO, dicho monto “corresponde al margen resultante neto entre la facturación efectuada al Estado Peruano (Provias Nacional) y los costos por los servicios de conservación rutinaria prestados por un tercero”.
68. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se redujeron en un 49,5% con respecto al 2019, pasando de S/ 537 mil a S/ 271 mil. Respecto a las partidas que la conforman, Cargas de Personal fue la que mayor disminución tuvo pasando de S/ 358 mil en el 2019 a S/ 38 mil en el 2020.

**Cuadro N° 9 Resultados integrales 2019-2020**  
(En miles de soles)

	2020	2019	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2020	2019	2020/2019
Ingresos de operación	4,432	4,874	100.0%	100.0%	-9.1%
Costos de operación	-3,781	-2,914	-85.3%	-59.8%	29.8%
<b>Utilidad bruta</b>	651	1,960	14.7%	40.2%	-66.8%
Gastos administrativos	-271	-537	-6.1%	-11.0%	-49.5%
<b>Utilidad de operación</b>	380	1,423	8.6%	29.2%	-73.3%
Gastos financieros, neto	-200	-153	-4.5%	-3.1%	31.1%
Ganancia por diferencia de cambio, neta	482	44	10.9%	0.9%	1004.0%
<b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>	662	1,314	14.9%	27.0%	-49.7%
Impuesto a la renta	-158	-421	-3.6%	-8.6%	-62.5%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	503	893	11.4%	18.3%	-43.6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>15</sup> Los Estados Financieros presentados por la Concesionaria y el dictamen del auditor no efectúa desglose de la obtención de los ingresos; pero hace referencia al pago por conservación y operación (PAMO) indicando que a partir de julio de 2018 comenzó a devengarse por un monto anual de US\$ 1,4 millones por lo que puede inferirse que este sería el componente principal que determina los ingresos.



69. En lo referente a la determinación de los resultados operativos y resultado final del ejercicio, durante 2020, la utilidad de operación se redujo en 73,3% ascendiendo en el 2020 a S/ 380 mil (en el 2019 S/ 1,4 millones). Respecto a la utilidad final del ejercicio en el 2020 se redujo en 43,6% es decir a S/ 503 mil frente a S/ 893 mil obtenido en el 2019. Ello se debió principalmente al efecto conjunto de reducción de los ingresos, incremento de los costos operativos y una mejora en ganancia por diferencia de cambio, neta.

• **Estado de Situación Financiera**

70. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En los siguientes cuadros se observa los movimientos para los años 2019 y 2020.

**Cuadro N° 10 Estado de Situación Financiera 2019-2020**  
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>10,982</b>	<b>9,126</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>619</b>	<b>963</b>
Efectivo	7,724	5,394	Cuentas por pagar comerciales	212	409
Cuentas por cobrar comerciales	1,545	1,487	Cuentas por pagar diversas	407	554
Cuentas por cobrar diversas	320	634			
Cuentas por cobrar Matriz	1,287	1,519	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>3,430</b>	<b>1,901</b>
Gastos pagados por anticipado	107	91	Otros pasivos financieros	3,430	1,869
			Otras cuentas por pagar	0	32
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>408</b>	<b>577</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>4,049</b>	<b>2,864</b>
Equipos diversos, neto	199	325			
Intangibles	201	252	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>7,342</b>	<b>6,838</b>
Impuesto a la renta diferido	9	0	Capital social	5,000	5,000
			Reserva legal	594	505
			Resultados acumulados	1,748	1,333
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>11,391</b>	<b>9,702</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>11,391</b>	<b>9,702</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesión Valle del Zaña S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

**Cuadro N° 11**  
**Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2019-2020**  
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020/2019
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>96.4%</b>	<b>94.1%</b>	<b>20%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>5.4%</b>	<b>9.9%</b>	<b>-36%</b>
Efectivo	67.8%	55.6%	43%	Cuentas por pagar comerciales	1.9%	4.2%	-48%
Cuentas por cobrar comerciales	13.6%	15.3%	4%	Cuentas por pagar diversas	3.6%	5.7%	-27%
Cuentas por cobrar diversas	2.8%	6.5%	-50%				
Cuentas por cobrar Matriz	11.3%	15.7%	-15%	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>30.1%</b>	<b>19.6%</b>	<b>80%</b>
Gastos pagados por anticipado	0.9%	0.9%	17%	Ingresos diferidos	30.1%	19.3%	83%
				Impuesto a la renta diferido	0.0%	0.3%	-100%
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>3.6%</b>	<b>5.9%</b>	<b>-29%</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>35.5%</b>	<b>29.5%</b>	<b>41%</b>
Equipos diversos, neto	1.7%	3.3%	-39%				
Intangibles	1.8%	2.6%	-20%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>64.5%</b>	<b>70.5%</b>	<b>7%</b>
Impuesto a la renta diferido	0.1%	0.0%		Capital social	43.9%	51.5%	0%
				Reserva legal	5.2%	5.2%	18%
				Resultados acumulados	15.3%	13.7%	31%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>17%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>17%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesión Valle del Zaña S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



71. Al cierre del año 2020, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, aumentaron en 17% respecto al 2019, pasando de S/ 9,7 millones a S/ 11,3 millones.
72. Por el lado del activo, el activo corriente pasó de representar el 94,1% de los activos totales en el año 2019 al 96,4% en el año 2020 siendo de S/ 10,9 millones (S/ 9,1 millones en el 2019); mientras que el activo no corriente disminuyó de S/ 0,57 millones en el 2019 a S/ 0,4 millones en el 2020 (-29%). El Efectivo es la partida que mayor variación en términos absolutos tuvo incrementándose en S/ 2,3 millones respecto a los S/ 5,3 millones consignado al 31 de diciembre del 2019.
73. Por el lado del pasivo, el pasivo corriente pasó de representar el 9,9% de los pasivos totales en el 31 de diciembre del 2019 al 5,4% al final del 2020 siendo de S/ 0,6 millones (S/ 0,9 millones al final del 2019); mientras que el pasivo no corriente aumentó de S/ 1,9 millones al final del año 2019 a S/ 3,4 millones en el 2020 (+80%). Ingresos diferidos<sup>16</sup> es la partida que mayor variación en términos absolutos y relativos (+83%) tuvo incrementándose en S/ 1,5 millones respecto a los S/ 1,8 millones consignados al 31 de diciembre de 2019.
74. En relación con el patrimonio, este tuvo un incremento de 7% pasando de S/ 6,8 millones al final del 2019 a S/ 7,3 millones al final del 2020. Este incremento de S/ 503 mil, se debe principalmente al incremento de la partida Resultados acumulados que pasó de S/ 1,3 millones en el 2019 a S/ 1,7 millones al final del ejercicio 2020, en concordancia con la utilidad obtenida del ejercicio 2020.

## IX.2. Indicadores Financieros

### • Ratios de Liquidez

75. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales se observa que la empresa mantiene recursos en exceso para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es que los ratios están por encima de 1.
76. En particular el incremento del activo corriente en un 20% frente a la reducción en el pasivo corriente en un 36% han determinado que el ratio liquidez clásica<sup>17</sup> aumente de 9,5 a 17,7; de la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida<sup>18</sup> considerando que los gastos pagados por anticipado que constituye una cuenta que no es considerado en este ratio sólo contribuye con el 0,9% del activo corriente al final del ejercicio 2020.

**Cuadro N° 12**  
**Ratios de Liquidez, 2019 – 2020**

<b>Ratios</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Liquidez general	17.7	9.5
Prueba Acida	17.6	9.4
Liquidez absoluta	12.5	5.6

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>16</sup> Al 31 de diciembre de 2020, los ingresos diferidos ascienden a USD 947 mil por el concepto de servicios de mantenimiento periódico de acuerdo con el contrato de concesión. Trimestralmente PROVIAS retiene un porcentaje del PAMO, que incrementa los ingresos diferidos a efectos de la ejecución futura de mantenimientos periódicos según evaluación de ambas partes (PROVIAS y el Concesionario).

<sup>17</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>18</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar + Activos Financieros corrientes) / Pasivo Corriente



77. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>19</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador aumenta de 5,6 a 12,5 lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo cubre el total del pasivo corriente, en caso de requerir cancelarse dicha obligación.

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

78. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2019 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

<b>Cuadro N° 13</b>		
<b>Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2019 – 2020</b>		
<b>Ratios</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Deuda/Patrimonio	55.2%	41.9%
Endeudamiento del Activo	35.5%	29.5%
Calidad de la Deuda	15.3%	33.6%
Índice de Solvencia	2.8	3.4

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesión Valle del Zaña S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*

79. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>20</sup>, muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 55,2 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un nivel moderado de apalancamiento de la empresa y también denota un incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2019 (41,9%).
80. El ratio endeudamiento del activo<sup>21</sup> en el ejercicio 2020 indica que del total de activos, un 35,5% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 29,5% 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.
81. El ratio de calidad de la deuda<sup>22</sup> muestra que este ratio se redujo significativamente al pasar de 33,6% a 15,3% al final del ejercicio 2020, lo que denota que el 84,7% de la deuda remanente de la empresa es de largo plazo.
82. Finalmente, el índice de solvencia<sup>23</sup> para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 2,8 de activo total. En el 2019 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 3,4 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2019 al 2020, se disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

<sup>19</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

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

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



- **Ratios de Rentabilidad**

83. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

<b>Cuadro N° 14</b>		
<b>Ratios de Rentabilidad, 2019 – 2020</b>		
<b>Ratios</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Margen Bruto	14.7%	40.2%
Margen Operativo	8.6%	29.2%
Margen EBITDA	12.6%	29.9%
Margen Neto	11.4%	18.3%
ROE	6.9%	13.1%
ROA	4.4%	9.2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Concesión Valle del Zaña S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>24</sup> disminuyó al pasar de 40,2% a 14,70% entre los años 2019 y 2020. Respecto al margen operativo<sup>25</sup> y el margen EBITDA<sup>26</sup> ambos han disminuido pasando de 29,2% en el 2019 a 8,6% en el 2020 en el primer caso y pasando de 29,9% a 12,6% en el segundo caso. De otro lado, el margen neto<sup>27</sup> se contrajo de 18,3% en el 2019 a 11,4% en el 2020. Este último ratio indica que en el ejercicio 2020 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 11,4 de utilidad neta, ello debido a la disminución de utilidades por la no ejecución de actividades de mantenimiento periódico en el ejercicio 2020.
85. El ROE<sup>28</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2020 disminuye respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 6,9 de utilidad neta mientras que en el ejercicio 2019 se obtuvo S/ 13,1 de utilidad neta. Su disminución se debe al efecto conjunto producido por la disminución de las utilidades (-43,6%) netas e incremento del patrimonio (+7%).
86. Finalmente, se observa una disminución para la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>29</sup> el cual ascendió a 4,4% (9,2 % en el 2019), así la empresa obtuvo menores ganancias para el 2020 sobre el capital invertido.

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

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

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

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

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

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



## X. CONCLUSIONES

87. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en el año 2020, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo.
88. Al cierre de 2020, el Contrato de Concesión ha sido modificado en una oportunidad con fecha 18 de abril de 2017, adenda que tuvo por objetivo viabilizar la aceptación de obras de construcción, emisión y pago del CAO, e iniciar con la etapa de explotación de la concesión.
89. A partir del primero de noviembre de 2019 se inicia el cobro de tarifas en la estación de peaje de San Nicolás, con lo cual se inicia la fase de explotación de la concesión, así como al registro de estadísticas de tráfico vehicular.
90. El tráfico total de vehículos registrados durante el 2020 fue de 357,7 mil, de los cuales el 78,8% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 21,2% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 484,5 mil ejes en el referido periodo.
91. A partir de la información disponible se evidencia que entre noviembre y diciembre de 2020, el tráfico vehicular se redujo 29,7% con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 101,6 mil a 71,4 mil vehículos, lo cual se produjo en un contexto en que el gobierno peruano declaró el Estado de Emergencia Nacional y aplicó diversas medidas para evitar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional.
92. Al cierre del 2020, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 24,83 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 99,9% del total de la inversión comprometida (USD 24,85 millones, incluido IGV). En el 2020, Ositrán no ha reconocido inversiones por parte del concesionario.
93. En el 2020, el Concesionario transfirió S/ 59,97 mil al regulador por concepto de aporte por regulación, lo cual significó una reducción de 20% con relación al año anterior, explicado principalmente por la suspensión del cobro de la tarifa de peaje entre mayo y junio de 2020, como parte de las medidas aprobadas por el Estado de Emergencia Nacional.
94. Durante el 2020, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO ascendió a S/ 6,1 millones, lo que significó una reducción de 29,9% con relación al año anterior (S/ 8,7 millones).
95. Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos de operación se redujeron 9,1% entre 2019 y 2020, al pasar de S/ 4,8 millones a S/ 4,4 millones, mientras que los costos totales de operación también se incrementaron de S/ 2,9 millones en el 2019 a S/ 3,7 millones en el 2020. Así, se produjo una caída de 66,8% de la utilidad bruta del Concesionario, al pasar de S/ 1,9 millones a S/ 651 mil. Por su parte, se alcanzó un resultado neto de S/ 503 mil, lo que representó una reducción de 43,6% con relación al año anterior (S/ 893 mil).
96. Al cierre del año 2020 la empresa incrementó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2019, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 17%, al registrar S/ 9,7 millones en 2019 y S/ 11,3 millones al finalizar 2020. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha incrementado conforme al aumento de los indicadores de liquidez del 2020 frente a los del 2019, denotando 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. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos se redujeron. En relación con los indicadores de rentabilidad de la empresa se muestra que ha perdido eficacia la empresa en generación de beneficios en el ejercicio 2020.



## XI. ANEXOS

### Anexo N° 1 Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: OBRAINSA – Concesión Valle del Zaña S.A.			
Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún			
Fecha de actualización: 19 de julio de 2017			
N.º	Tema	Contenido	Ref.
		El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en:	
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.)</li><li>▪ Zaña – Cayaltí (3,450 Km.)</li><li>▪ Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)</li></ul>	Cláusula 1.1. Anexo A (p. 01)
2	Fecha de suscripción	30 de abril del 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	15 años contados desde la fecha de inicio de explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 28) Cláusula 4.3. (p. 29)
4	Adendas	<b>Adenda 1:</b> 18 de abril 2017	Adenda 1
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5. (p. 23)
		<u>Primera y Segunda convocatoria:</u>	
6	Postores Interesados	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ JJC Contratistas Generales S.A.</li><li>▪ Ingenieros Contratistas y Constructores Generales S.A (ICCGSA).</li><li>▪ Graña y Montero Gima.</li><li>▪ Compañía Minera San Martin S.A.</li><li>▪ OBRAINSA.</li></ul>	Proinversión
7	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PAO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b (p. 54) Anexo VIII (p. 268)
8	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial (es decir, USD 434 638,54).	Anexo I (p. 94)
		<u>A cargo del Concesionario:</u>	
9	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ De responsabilidad civil.</li><li>▪ Sobre los bienes en construcción.</li><li>▪ De riesgos laborales.</li><li>▪ Otras pólizas.</li></ul>	Cláusula 12.2. a, b, c, d (p. 62-64; 65)
10	Inicio de explotación	La explotación se inicia cuando se da la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente, conforme a las cláusulas 6.28. y 6.33.	Cláusulas 8.9. (p. 51)
11	Tarifas	Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Esta estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables. El Peaje será determinado por el Regulador antes de la Fecha de Inicio de la Explotación.	Cláusula 9.3. (p. 53)
12	Ajuste de peaje	El Peaje será reajustado en forma ordinaria por el CONCESIONARIO, a partir del año calendario siguiente al de la fecha de Inicio de la Explotación. El reajuste se realizará cada doce	Cláusula 9.6. (p. 54)



## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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

Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Fecha de actualización: 19 de julio de 2017

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



## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

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

Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Fecha de actualización: 19 de julio de 2017

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

**ANEXO N° 2**  
**RESUMEN ESTADÍSTICO**

**INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Mocupe – Cayaltí – Oyotún**

<b>Concesionario:</b>	<b>Concesión Valle del Zaña S.A</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>Cofinanciada</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2019<sup>1/</sup>- 2020</b>

<b>a) Tráfico</b>			
	<b>UNIDAD</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Número de Unidades Vehiculares</b>			
<b>San Nicolás</b>	<b>Vehículos</b>	<b>101 609</b>	<b>357 662</b>
Total Ligeros	Vehículos	88 295	281 726
Total Pesados	Vehículos	13 314	75 936
<b>Número de Ejes Cobrables</b>			
<b>San Nicolás</b>	<b>Ejes</b>	<b>126 298</b>	<b>484 478</b>
Ligeros	Ejes	88 295	281 726
Pesados	Ejes	38 003	202 752

<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>			
	<b>UNIDAD</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Total</b>	<b>Soles</b>	<b>294 038</b>	<b>956 142</b>
Ligeros	Soles	203 278	560 019
Pesados	Soles	90 761	396 122

1/ Los datos del 2019 corresponden a los meses de noviembre y diciembre



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 440 5115

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

[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Luis Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

---

Sandra Queija de La Sotta

**Jefa de Estudios  
Económicos**

Melina Caldas Cabrera

**Jefa de Regulación**

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

---

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