



# INFORME DE DESEMPEÑO 2022

## 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 2022: 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 bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.*

Primera versión: junio de 2023

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

[estudioeconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	5
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	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
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	12
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	12
	IV.1. Tráfico vehicular .....	12
	IV.2. Servicios complementarios.....	14
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO</b> .....	15
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	16
	VI.1. Evolución de las inversiones.....	16
	VI.2. Pagos al Estado.....	17
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	18
	VII.1. Niveles de servicio.....	18
	VII.2. Indicadores de tráfico .....	19
	VII.3. Accidentes .....	19
	VII.4. Sanciones y penalidades.....	21
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES</b> .....	21
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO</b> .....	23
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	27
	<b>ANEXO N° 1</b> .....	29
	<b>FICHA DE CONTRATO</b> .....	29
	<b>ANEXO N° 2</b> .....	33
	<b>INDICADORES ANUALES</b> .....	33



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la Concesión.....	7
Cuadro N° 2: Estructura de los Ingresos PAS.....	8
Cuadro N° 3: Modificaciones contractuales.....	9
Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión.....	11
Cuadro N° 5: Obras construidas.....	11
Cuadro N° 6: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2022.....	14
Cuadro N° 7: Motivo de llamada de emergencia, 2022.....	15
Cuadro N° 8: Tarifas fijadas por el Regulador.....	16
Cuadro N° 9: Estado de Resultados Integrales, 2021 - 2022.....	23
Cuadro N° 10: EBITDA, 2021 - 2022.....	24
Cuadro N° 11: Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022.....	24
Cuadro N° 12: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022.....	25
Cuadro N° 13: Ratios de Liquidez, 2021 - 2022.....	25
Cuadro N° 14: Ratios de Endeudamiento, 2021 - 2022.....	26
Cuadro N° 15: Ratios de Rentabilidad, 2021 - 2022.....	27

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico vehicular por meses, 2021 - 2022.....	13
Gráfico N° 2: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2022.....	13
Gráfico N° 3: Llamadas de emergencia, 2021 - 2022.....	14
Gráfico N° 4: Asistencias mecánicas, 2022.....	15
Gráfico N° 5: Asistencias médicas, 2022.....	15
Gráfico N° 6: Inversiones reconocidas, 2011 - 2022.....	17
Gráfico N° 7: Aporte por Regulación 2011 - 2022.....	18
Gráfico N° 8: Intensidad Media Diaria, mensual, 2021 - 2022.....	19
Gráfico N° 9: Número de accidentes, 2021 - 2022.....	20
Gráfico N° 10: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2022.....	20
Gráfico N° 11: Accidentes de tránsito por causa probable, 2022.....	21
Gráfico N° 12: Recaudación por cobro de peaje 2021 - 2022.....	21
Gráfico N° 13: Recaudación de peaje mensual, 2021 - 2022.....	22
Gráfico N° 14: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2011 - 2022.....	22

## ÍNDICE DE FIGURAS

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



## 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 2022. 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 (esto es, en marzo de 2018), salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el contrato.

La Concesión se compone de 3 tramos que comprenden un total de 76,5 kilómetros en la provincia Huaral en el departamento de Lima. 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 caja 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). En marzo de 2018 comenzó oficialmente la explotación de la Concesión, por lo que, durante el 2022, el Concesionario ha desarrollado trabajos de mantenimiento rutinario que son pagados a través del PAMO.

Al finalizar el 2022, el Concesionario ha ejecutado un total de USD 41,2 millones de inversiones, lo cual representa un avance de 99,1% en el cumplimiento de sus compromisos de inversión (USD 41,6 millones).

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 2022 circularon por la vía concesionada un total de 275,4 mil unidades vehiculares, lo cual representó un importante incremento de 10,7% con relación al tráfico registrado el año anterior (248,7 mil). Cabe mencionar que, del total de vehículos que circularon por la infraestructura durante 2022, el 90,8% fueron vehículos ligeros y el 9,2% fueron vehículos pesados.

Durante el 2022, los pagos por concepto de Aporte por Regulación efectuados por el Concesionario a favor del Ositrán ascendieron S/ 91,5 mil, lo cual representó un decrecimiento de 51,1% con relación a los pagos efectuados en 2021 (S/ 187 mil). 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 2022. Al respecto, se observa que el indicador de Intensidad Media Diaria – IMD fue de 754 vehículos por día aproximadamente, lo cual representó un incremento de 10,9% con relación al indicador registrado el año anterior (680 vehículos por día). En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados durante 2022, estos decrecieron a 5, lo cual representó una menor cifra



menor (-54,5%) con relación a los accidentes registrados en 2021 (18 accidentes). Cabe precisar que se registraron 10 personas heridas. Por otro lado, no se presentaron reclamos por usuarios ante el Concesionario.

Durante 2022, la recaudación por el cobro de peaje creció en 14,3% respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 689,36 mil recaudados en el 2021 a S/ 788,2 mil en el 2022, debido al incremento de las tarifas y a la mayor circulación de vehículos.

En el año 2022, el Concesionario Consorcio Chancay-Acos S.A. reportó ingresos por S/ 5,8 millones, lo cual representa una reducción de 30,7% respecto al ejercicio 2021, explicado porque en el 2022 se generó menores ingresos por operación y mantenimiento de peaje. En línea con lo anterior, los costos en los que incurrió la empresa también presentaron una contracción pasando de S/ 7,7 millones en el año 2021 a S/ 5,2 millones para el ejercicio 2022, representando una reducción de 32,4%.

El efecto neto de los ingresos y costos de operación ha significado que para el ejercicio 2022, el Concesionario obtuviera una utilidad bruta de S/ 604 mil, cifra menor en 11,7% a lo registrado en 2021 (S/ 684 mil). De manera contraria, el resultado neto del periodo experimentó una expansión de 127,6% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ -717 mil a S/ 198 mil en el 2022.

El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2022 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 9,4 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2021 se aprecia una reducción, dado que en el 2021 dicho ratio fue de 10,7, es decir, por cada S/1 de patrimonio corresponde S/ 10,7 de deuda.

En 2022, el margen bruto se ha incrementado, alcanzando el valor de 10,3%, en comparación con el valor de 2021 que fue de 8,1%. Situación similar se refleja a nivel de margen operativo que paso de -12,2% en el 2021 a 0,6% en el 2022, estos resultados se explican por las mayores utilidades registradas en 2022 en línea con la reducción de los costos y gastos operativos. De igual forma, el margen neto también creció de -8,5% a 3,4% en el mismo periodo, lo que implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene S/ 3,4 de utilidad neta. En general, se evidencia una mayor eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos durante 2022.



## 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 Construcciones S.A.C. y Latinoamericana de Vías S.A.C.
2. Así, al cierre del año 2022, el Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A. presenta la siguiente estructura accionarial:
  - Conalvías Construcciones S.A.C : 99,99998%
  - Latinoamericana de Vías S.A.C : 0,00002%.
3. Conalvías S.A. es una empresa de capitales 100% colombianos, con sede en Colombia. Dicha empresa fue creada en el año 1980, 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 Construcciones S.A.C. (antes Conalvías S.A.A. Perú), la cual cuenta con el 99,99998% de la composición accionaria del mencionado Consorcio
4. Por su parte Latinoamericana de Vías S.A.C. es una empresa creada en el año 2022 y cuenta con 0,00002% de la composición accionaria del Consorcio Concesión Chancay – Acos S.A., dicha empresa se especializa en construcción de obras de ingeniería civil.

### 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 2022	USD 41,21 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

7. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciamiento; en ese sentido, los ingresos del Concesionario vienen dados por el cobro al Concedente del Pago por Servicio (PAS)<sup>1</sup>. Este se calcula como la suma del PPO (pago por obras) y el PAMO (pago por mantenimiento y operación).
8. Cabe señalar que la empresa financia sus inversiones a través del cobro de los peajes y del cofinanciamiento. Así, en primer lugar, corresponde utilizar el ingreso obtenido por el peaje y de ser el caso que dicho ingreso no sea suficiente, se utilizará el cofinanciamiento, siendo el monto de este último equivalente a la diferencia entre el PAS y la recaudación de peajes. El Cuadro N° 2 resume las principales características del PAS.

<b>Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS</b>			
Ingresos <sup>1</sup>	Monto (miles USD)	Fuentes	Procedimiento de pago
PAS =	PPO	31 025 <sup>2</sup>	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.
+	PAMO	2 035 <sup>2</sup>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Peaje</li> <li>▪ Cofinanciamiento</li> </ul>	Cancelado trimestralmente durante un periodo de quince (15) años. No incluye IGV.

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

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

Donde:

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

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

- Los recursos necesarios para el Cofinanciamiento estarán contemplados en el Proyecto de Ley de Presupuesto General de la República. Para ello, el Concedente se compromete a habilitar cada año las partidas presupuestarias correspondientes por un monto igual al PAS.
- Para estos efectos, PROINVERSIÓN mediante Oficio N° 1446-2008/PROINVERSIÓN, de fecha 10 de diciembre de 2008, ha informado al Concedente la Propuesta Económica del Adjudicatario y los compromisos que el Concedente deberá honrar en virtud del presente Contrato.
- Por su parte, el Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la Dirección Nacional del 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 PAMO<sup>2</sup> en las partidas presupuestarias correspondientes.

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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 por concepto PAO durante el 2022; sin embargo, los ingresos por el concepto de costos de operación y mantenimiento de la vía (PAMO) ascendieron a S/ 10 millones.
14. Cabe señalar que, a diciembre de 2022, 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 2022, 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.

<b>Cuadro N° 3</b>	
<b>Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
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.
<b>Adenda 2</b>	
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).



*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
<b>Total</b>			<b>76,5</b>	

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 2022, 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.

**Figura N° 2**  
**Unidad de Peaje y Pesaje Huataya**



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.



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

21. 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.
22. 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.

### IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

#### IV.1. Tráfico vehicular

23. 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 portal web denominado Programa de Declaración Estadística (PDE) del Ositrán<sup>3</sup>. 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.

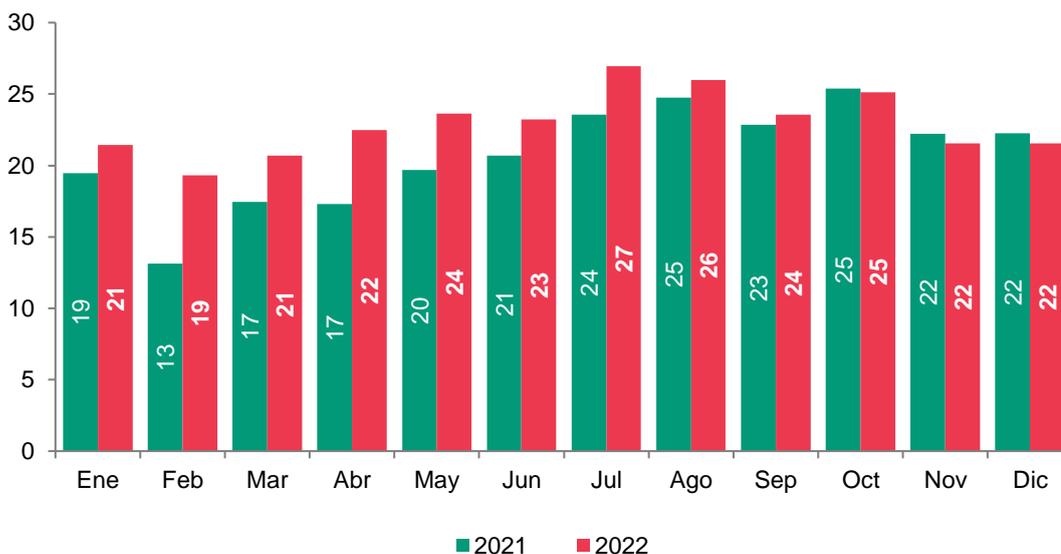
#### Trafico en unidades vehiculares

24. Durante el 2022, el número total de vehículos que transitaron por la carretera Chancay - Acos ascendió a 275,4 mil unidades, cifra superior en 10,7% en relación con la registrada el año anterior (248,7 mil).
25. En particular, el Grafico N° 1 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2021 y 2022, apreciándose que en 2022 se presentó una mayor expansión del tráfico en comparación con el año anterior. Particularmente en los meses de febrero, abril y mayo, donde el tráfico se incrementó en niveles de 46,9%, 30,1% y 20,2%, respectivamente.

<sup>3</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@ositrان.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrان.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. A partir del 1° de marzo de 2022 se puso en marcha el portal web Programa de Declaración Estadística (PDE) como único mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo el ámbito de Ositrان, reemplazando al correo electrónico, a la fecha la plataforma viene siendo usada por entidades prestadoras de aeropuertos, carreteras y ferrovías.



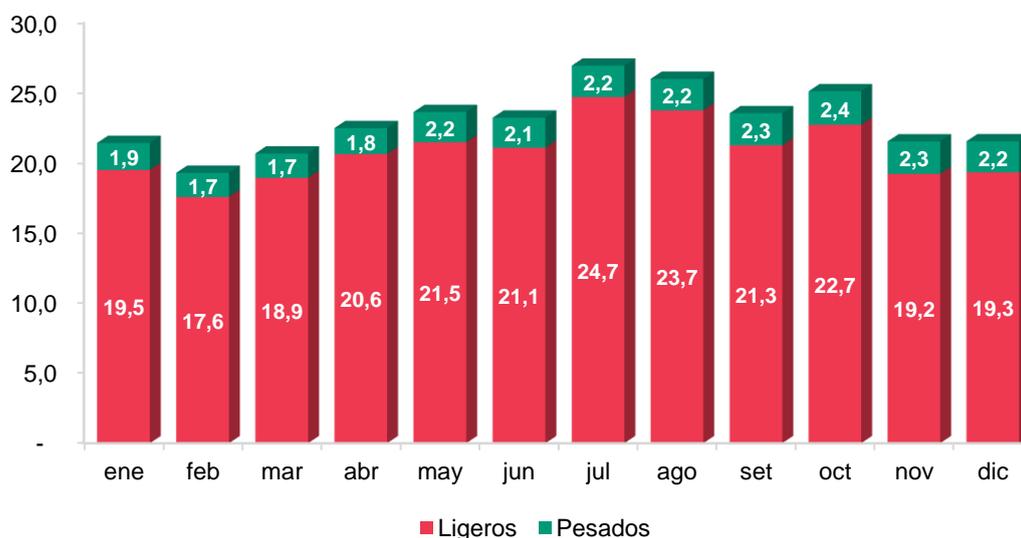
**Gráfico N° 1**  
**Concesión Chancay Acos: Tráfico vehicular por meses, 2021 - 2022**  
**(en miles de unidades)**



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

26. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 90,8% del tráfico total en 2022 (250,1 mil unidades); mientras que los vehículos pesados representaron el 9,2% restante (25,3 mil). Cabe señalar que, el número de vehículos livianos se incrementó 11,3% entre 2021 y 2022, al pasar de 224,6 mil a 250,1 mil; de manera similar el tráfico de vehículos pesados aumentó 5,1%, al pasar de 24,1 mil a 25,3 mil.

**Gráfico N° 2**  
**Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2022**  
**(en miles de unidades)**



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



### Tráfico en ejes cobrables

27. En el Cuadro N° 6 se muestra el tráfico en términos de ejes cobrables durante 2022. Como se aprecia, los vehículos que circularon por la vía presentaron en total 305,5 mil ejes, lo cual representó un crecimiento de 9,7% con relación al año anterior (278,5 mil ejes), en línea con el incremento del tráfico vehicular. Del total de ejes registrados en 2022, el 81,9% correspondió a vehículos ligeros y el 18,1% restante a vehículos pesados, destacando vehículos de 2 y 3 ejes. Los ejes cobrables de los vehículos pesados se incrementaron en 2,9% entre 2021 y 2022, al pasar de 53,8 mil a 55,4 mil.

**Cuadro N° 6**  
**Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2022**  
**(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	
<b>Unidades Vehiculares</b>	250,1	21,9	2,5	0,47	0,14	0,12	0,09	<b>275,4</b>
<b>Ejes Cobrables</b>	250,1	43,9	7,5	1,87	0,68	0,74	0,66	<b>305,5</b>

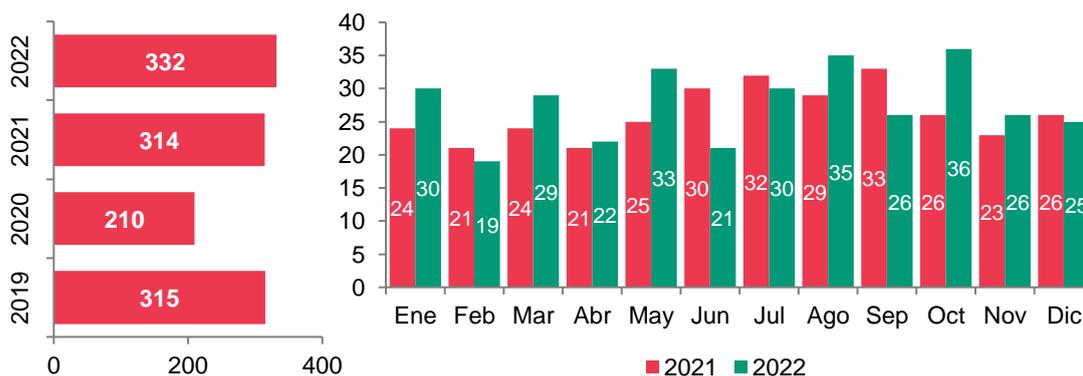
Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### IV.2. Servicios complementarios

28. 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.
29. Al respecto, entre enero – diciembre de 2022, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 332, cifra que representó un incremento de 5,7%, con relación a las llamadas efectuadas el mismo periodo del año anterior (314 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 3, en el año 2022, los meses de mayo, agosto y octubre fueron los que concentraron el mayor número de llamadas.

**Gráfico N° 3**  
**Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia, 2021 - 2022**



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

30. Asimismo, como se muestra en el Cuadro N° 7, de las 332 llamadas para reportar incidentes o accidentes en la vía efectuadas por los usuarios en 2022, la mayor proporción tuvo como objetivo solicitar auxilio mecánico (96,4%), aunque en menor proporción también se registraron llamadas para reportar accidentes de tránsito (3,6%). 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, 2022**  
**(Número de llamadas)**

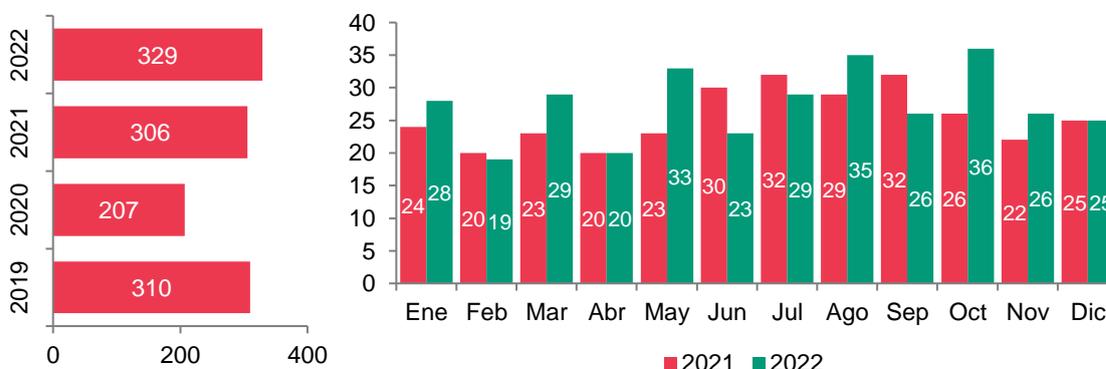
Motivo	¿Interrumpió la vía?	
	Sí	No
Auxilio Mecánico	-	320
Accidente de Tránsito	-	12

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el año 2022, el Concesionario proporcionó un total de 329 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, lo que representó un incremento de 7,5% en comparación con el año anterior (306 servicios). Como se aprecia, en los meses de agosto y octubre se presentaron la mayor cantidad de auxilios mecánicos.

**Gráfico N° 4**  
**Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2021 - 2022**

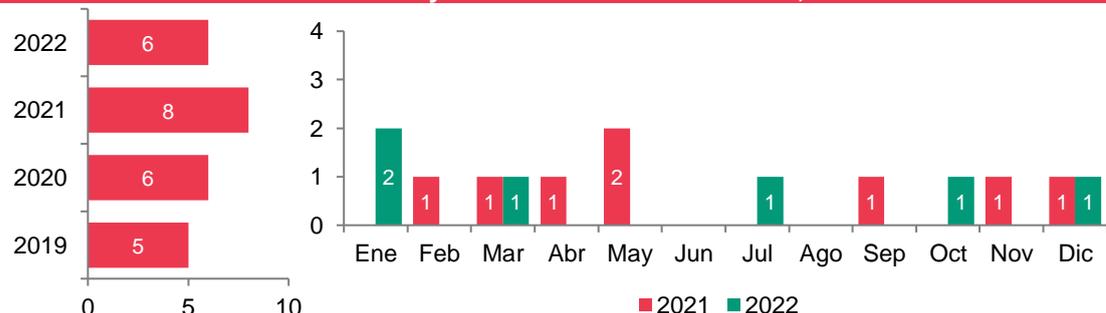


Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Adicionalmente, durante todo el 2022, el Consorcio Concesión Chancay Acos atendió un total de 6 emergencias relacionadas con atenciones médicas, cifra inferior en 25% al registrado en 2021 (8 atenciones médicas).

**Gráfico N° 5**  
**Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas, 2021 - 2022**



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. ESQUEMA TARIFARIO

33. 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 en el 2022 asciende a S/ 2,60 y la diferenciada a S/1,30 (Ver Cuadro N° 8).



34. 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 2022, las tarifas se han elevado al nivel de S/ 2.60 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la estación de Huataya, siendo esta tarifa 4% superior a la del año previo.

Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador (Incluye IGV)		
Concesión	Tarifa	Descripción <sup>1/</sup>
Chancay-Huaral-Acos	Básica	2.60 Por eje cobrable y por sentido.
	Diferenciada	1.30 Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 33,6 km.

<sup>1/</sup> 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.

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

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

Donde:

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

36. 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.

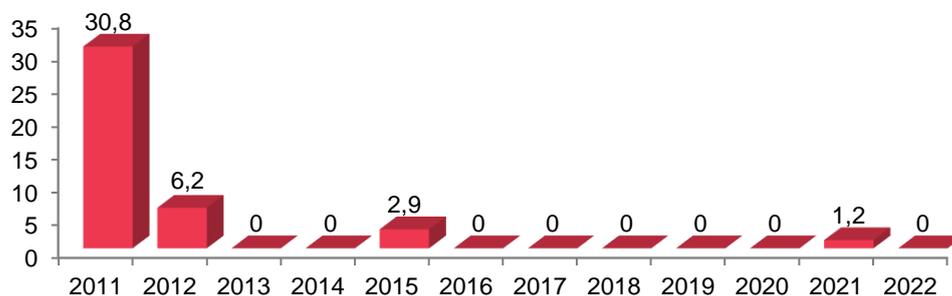
## VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

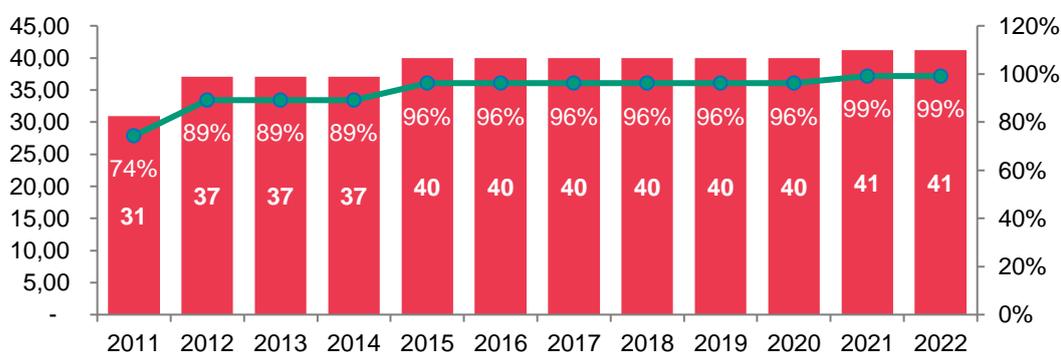
37. Al 31 de diciembre del año 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 41,21 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 99,1% del total de la inversión comprometida (USD 41,57 millones, incluido IGV), el cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias incluidas con posterioridad). Cabe indicar que durante el 2022 el Concesionario no había realizado inversiones. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2011 hasta el 2022.



**Gráfico N° 6**  
**Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 - 2022**



■ Inversiones reconocidas



■ Inversiones acumuladas    ● %Acumulado

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. El año 2015, el Concesionario concluyó con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales)<sup>4</sup>, siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias<sup>5</sup> y obras adicionales<sup>6</sup>. 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.
39. Cabe mencionar que, en noviembre 2020, suscribieron el acta de acuerdos de las Obras Adicionales en el marco de los trabajos de los Estudios para la Restitución de los Sectores Siniestrados por Efectos del Fenómeno El Niño Costero”, el monto de dichas obras asciende a S/. 4.5 millones de soles, cuya culminación de obra se realizó en el mes de marzo 2021.

## VI.2. Pagos al Estado

40. 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.

<sup>4</sup> 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 Mataka, concluido en setiembre de 2014.

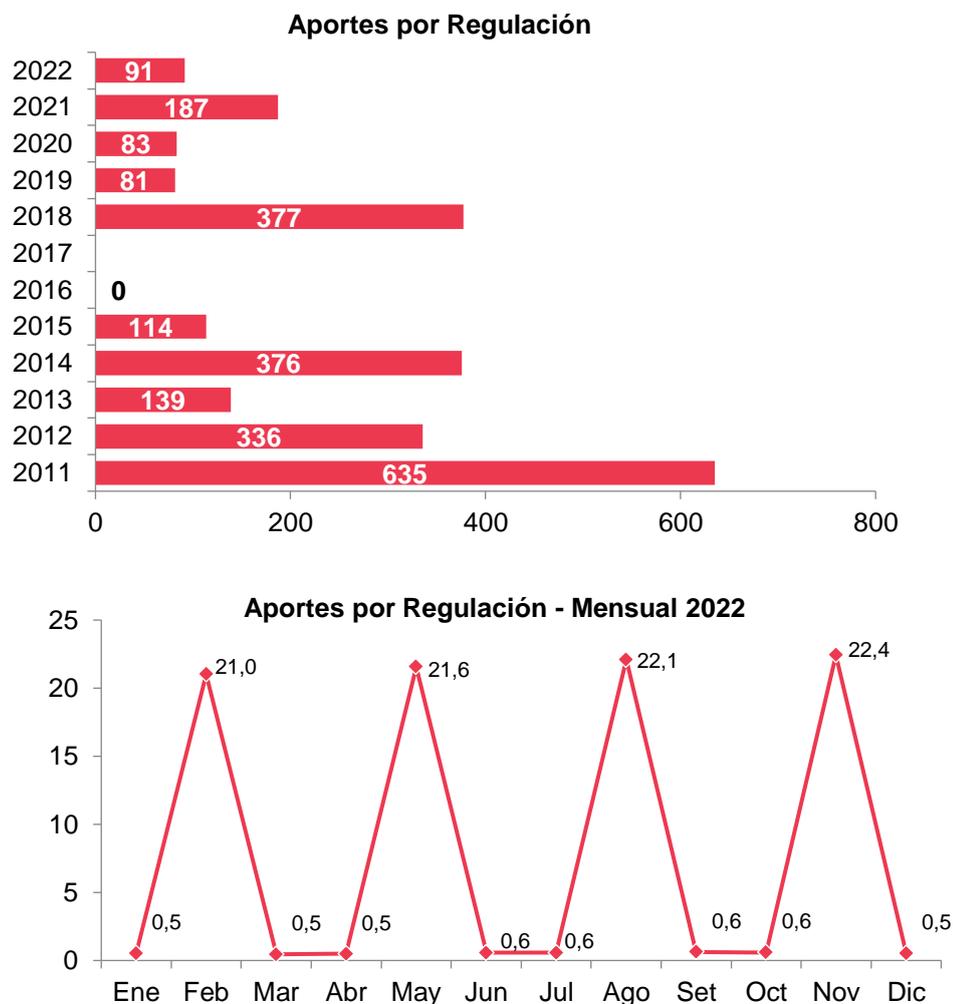
<sup>5</sup> Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

<sup>6</sup> 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.



41. 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 2022, el Aporte por Regulación pagado al Ositrán por parte del Concesionario fue de S/ 91,5 mil, cifra menor en 51,1% respecto del año anterior (S/ 187 mil). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 7, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO.

**Gráfico N° 7**  
**Concesión Chancay Acos: Aporte por Regulación, 2011 - 2022**  
**(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

42. 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.
43. 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

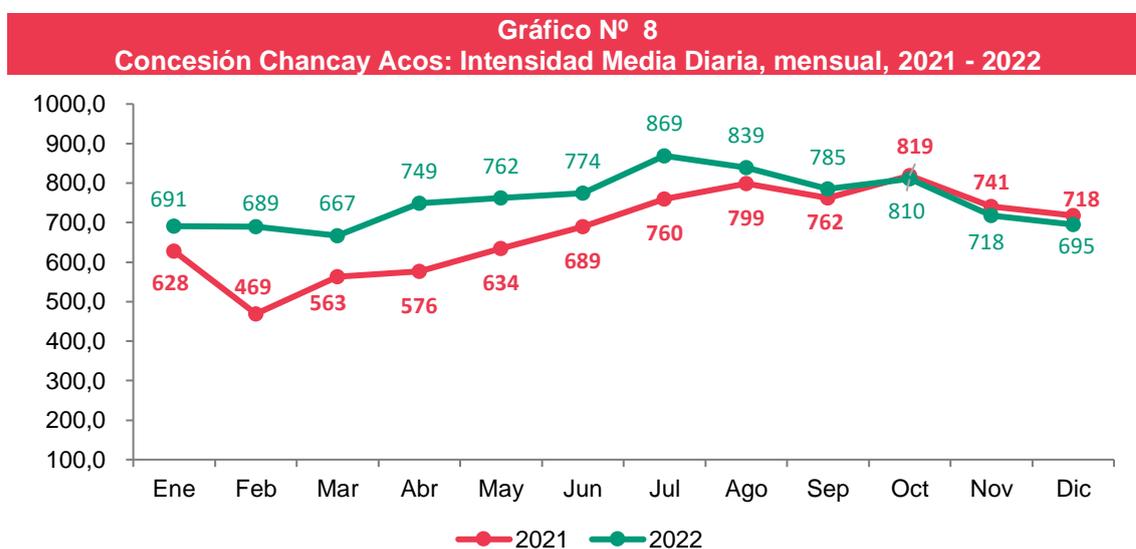


acuerdo con el apéndice 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá mantener el nivel de servicio global en un nivel superior al 95%.

44. Durante el 2022, el Concesionario logró cumplir con los niveles de servicio exigidos, pues durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 100%<sup>7</sup>, porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95%).
45. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>8</sup>. El valor máximo de la rigurosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2022, la rigurosidad de la vía concesionada registró un nivel de IRI de 1,74 metros por kilómetro<sup>9</sup>, cumpliendo con lo establecido el Contrato de Concesión de tener un valor inferior a 3,5.

## VII.2. Indicadores de tráfico

46. En el Gráfico N° 8 se muestra la evolución del indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>10</sup>, el cual está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

47. Como se aprecia, el IMD promedio durante el año 2022 fue de 754 vehículos por día. A lo largo de los meses de dicho año, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos en promedio que los respectivos meses del año anterior; sin embargo, cabe notar que, en octubre y diciembre de 2022, se evidenció que el flujo vehicular tuvo como resultado un IMD inferior al del año anterior.

## VII.3. Accidentes

48. Durante el 2022, se registraron 5 accidentes a lo largo de la vía concesionada, cifra inferior en 54,5% a los 11 accidentes producidos en el 2021. 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 una disminución del indicador de 4,4 a 1,8 (accidentes por cada cien mil vehículos) entre enero y diciembre del 2021 y 2022 respectivamente (Ver gráfico N° 9).

<sup>7</sup> Evaluación realizada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

<sup>8</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 1km.

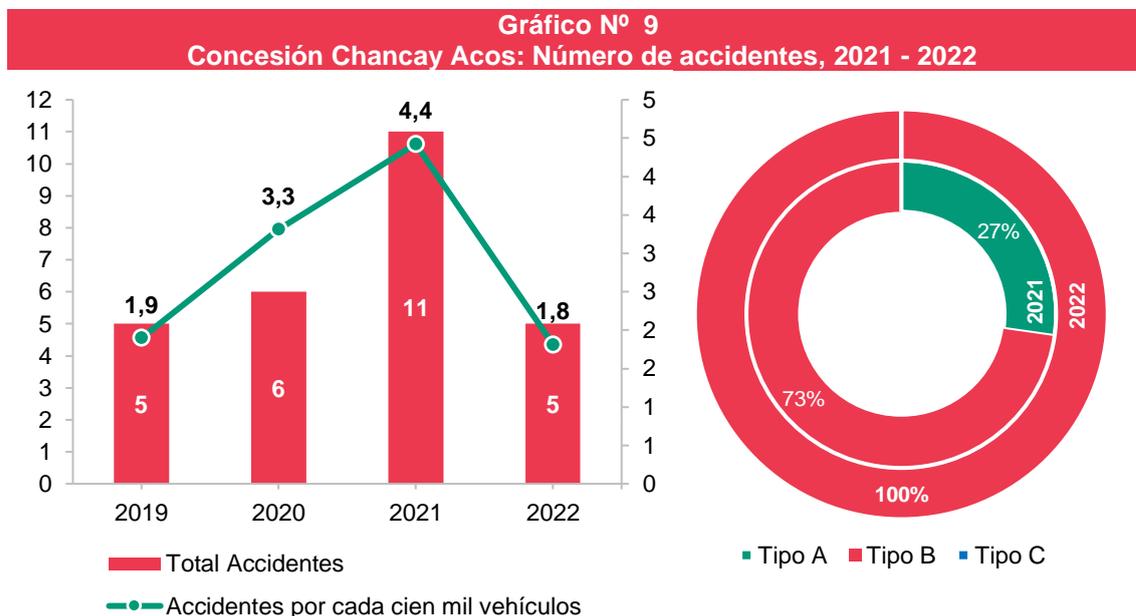
<sup>9</sup> Valor obtenido luego de que el concesionario procedió a subsanar los defectos identificados.

<sup>10</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:

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



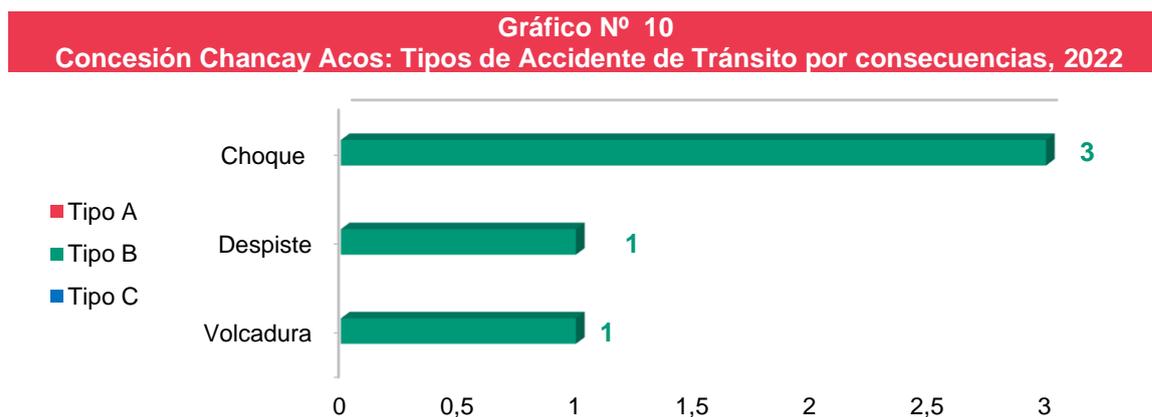
49. Cabe mencionar que los de los 5 accidentes ocurridos durante 2022, el 100% (5 accidentes) fueron accidentes de tipo B, es decir, que tuvieron como consecuencia personas heridas, no registrándose ningún fallecido. La cifra de heridos registrados en 2022 fue de diez (10) personas, lo que representó una cifra igual a lo registrado el año anterior en el que también se registraron 10 personas heridas producto de los accidentes ocurridos.



**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.

50. El Gráfico N° 10 muestra el detalle de los accidentes ocurridos en 2022. Como se aprecia, del total de los 11 accidentes ocurridos, el 60% (3) estuvieron asociados a despistes de los vehículos en la vía; mientras que el 40% (1) a choques entre vehículos y (1) debido a la volcadura del vehículo.

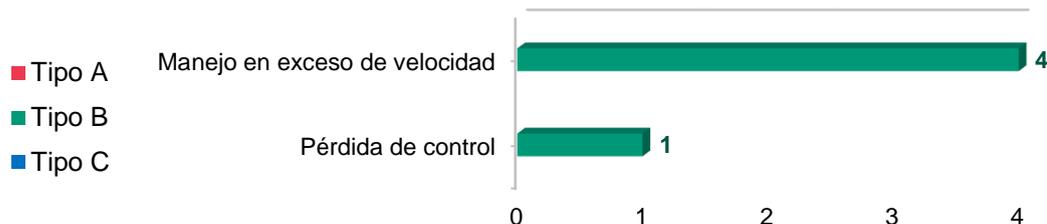


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Entre las causas probables de los once (5) accidentes ocurridos en el año 2022, el 80% (4 casos) se deben al exceso de velocidad de los vehículos, mientras que el 20% restante (1 caso) se puede atribuir a pérdida del control de los vehículos por parte del conductor.



**Gráfico N° 11**  
**Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable, 2022**



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

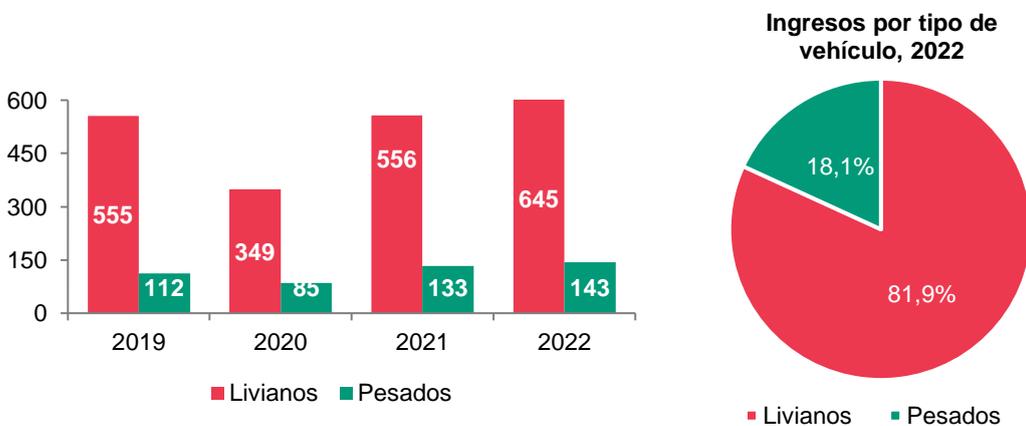
#### VII.4. Sanciones y penalidades

52. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
53. Al respecto, durante el 2022 el Ositrán ha impuesto una sanción de amonestación a la concesionaria debido a 1 incumplimiento relacionado al cobro indebido de tarifas y no haber realizado el procedimiento de ajuste tarifario de forma oportuna y conforme lo previsto en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (cláusula 9.6, numeral 2 del artículo 48 y 49).
54. Por otro lado, el contrato de concesión también faculta al Ositrán a imponer penalidades en caso de incumplimientos del concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán. Sobre el particular, en el 2022 se ha aplicado una penalidad a la Concesionaria debido a 1 incumplimiento por un monto de S/ 3810, debido al incumplimiento del Concesionario referido haber presentado el informe mensual de explotación del mes de febrero del 2021 fuera del plazo dispuesto en el Oficio N° 2778- 2018-GSF-OSITRAN. (Cláusula 8.5 del Contrato de Concesión).

#### VIII. INDICADORES COMERCIALES

55. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 788,2 mil durante el año 2022. Cabe señalar que el 81,9% de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 18,1% restante correspondió a vehículos pesados, tal como se puede observar en el Gráfico N° 12.

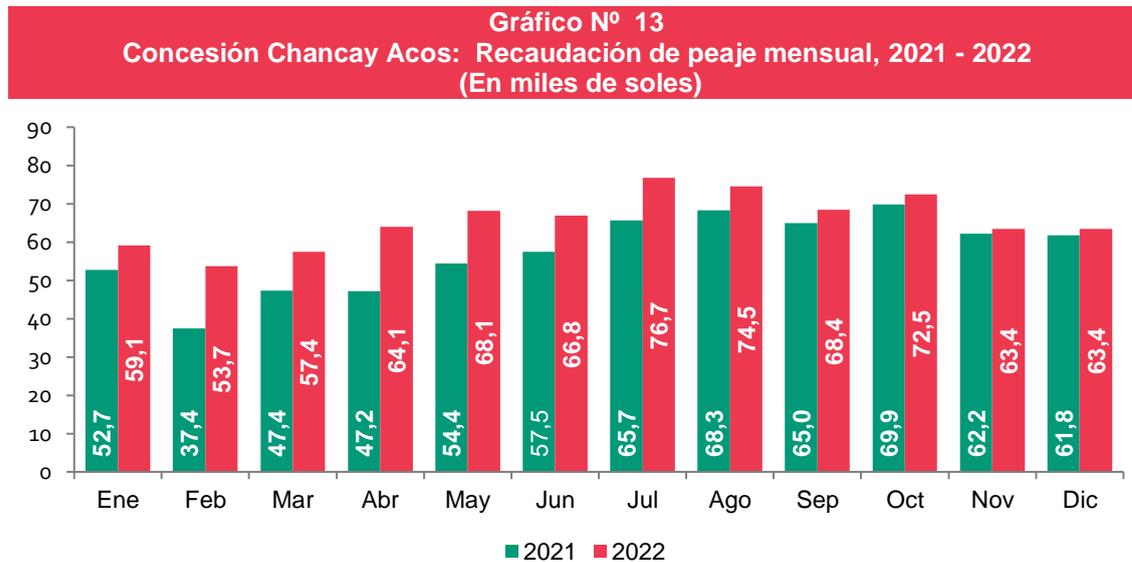
**Gráfico N° 12**  
**Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2021 - 2022**  
 (En miles de soles y %)



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



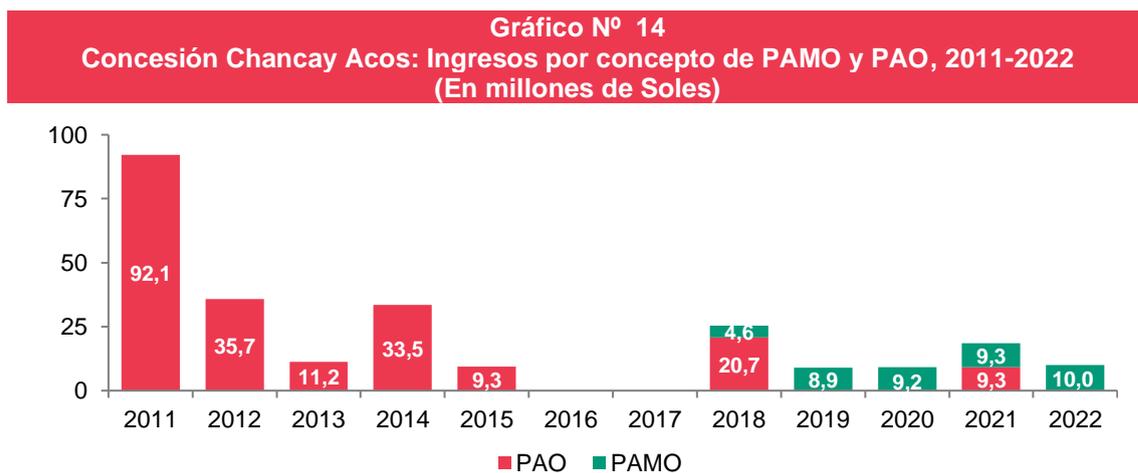
56. En el 2022, el mes en el que se registró la mayor recaudación de peaje fue julio con S/ 76,7 miles. En general, en todos los meses del 2022, la recaudación experimentó un incremento respecto al mismo periodo del 2021, debido a la mayor circulación de vehículos y al incremento de las tarifas.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>11</sup>, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>12</sup>.
58. 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, 2017, 2019, 2020 y 2022 el Concesionario no ha percibido ingresos por concepto de PAO<sup>13</sup>. En general, entre 2011 y 2022, los ingresos totales por concepto de PAO y PAMO ascendieron a S/ 211,8 millones y S/ 42 millones, respectivamente.



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas, sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>11</sup> MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en:

<http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

<sup>12</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.

<sup>13</sup> 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

59. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago por Obra (PPO)<sup>14</sup> y Pagos por Conservación y Mantenimiento (PAMO)<sup>15</sup>.
60. En el año 2022, el Concesionario reportó ingresos por S/ 5,8 millones, lo cual representa una reducción de 30,7% respecto al ejercicio 2021, lo cual corresponde a menores ingresos generados por operación y mantenimiento de peaje.
61. En línea con lo anterior, los costos en los que incurrió la empresa también presentaron una disminución pasando de S/ 7,7 millones en el año 2021 a S/ 5,2 millones para el ejercicio 2022, representando una reducción de 32,4%. 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.
62. El efecto neto de los ingresos y costos de operación ha significado que para el ejercicio 2022, el concesionario obtuviera una utilidad bruta de S/ 604 mil, cifra menor a lo registrado el año anterior en el que a nivel de resultados brutos se registraba una utilidad de S/ 684 mil.
63. En el ejercicio 2022, se registraron menores gastos de operación<sup>16</sup>. Debido a este hecho, se observa una utilidad neta de S/ 198 mil, lo cual representa un incremento de 127,6%, respecto a la pérdida neta de S/ 717 mil registrada en el ejercicio 2021, lo cual evidencia una situación de mejora para la empresa.

**Cuadro N° 9**  
**Estado de Resultados Integrales, 2021 - 2022**  
**(En miles de Soles)**

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
<b>Ingresos Totales</b>	<b>5 834</b>	<b>8 421</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-30,7%</b>
Ingresos por operación y mantenimiento	5 834	8 421	100,0%	100,0%	-30,7%
<b>Costos Totales</b>	<b>(5 231)</b>	<b>(7 737)</b>	<b>-89,7%</b>	<b>-91,9%</b>	<b>-32,4%</b>
Costos de operación de la concesión	(5 231)	(7 737)	-89,7%	-91,9%	-32,4%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>604</b>	<b>684</b>	<b>10,3%</b>	<b>8,1%</b>	<b>-11,7%</b>
Gastos de operación	(813)	(7 973)	-13,9%	-94,7%	-89,8%
Ingresos de operación	245	6 263	4,2%	74,4%	-96,1%
<b>Utilidad operativa</b>	<b>36</b>	<b>(1 026)</b>	<b>0,6%</b>	<b>-12,2%</b>	<b>-103,5%</b>
Ingresos financieros	291	-	5,0%	0,0%	-
Gastos financieros	-	-	0,0%	0,0%	-
Diferencia en cambio, neta	(20)	67	0,3%	0,8%	-130,0%
<b>Resultado antes del impuesto a la ganancia</b>	<b>307</b>	<b>(959)</b>	<b>5,3%</b>	<b>-11,4%</b>	<b>-132,0%</b>
Impuesto a la renta	108	242	-1,9%	2,9%	-144,8%
<b>Ganancia (pérdida) neta del año</b>	<b>198</b>	<b>(717)</b>	<b>3,4%</b>	<b>-8,5%</b>	<b>-127,6%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

64. En lo que respecta al EBITDA<sup>17</sup>, registró un aumento de 164,8% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ -624 mil a S/ 404 mil (es decir, un incremento de S/ 1,02 millones). Ello se explica por un mejor desempeño a nivel de utilidad operativa en el 2022, la cual registró un incremento de 103,5% respecto al 2021.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> Corresponden a comisiones intereses de préstamos, así como pagos de tasas de arbitraje por procesos a seguir con Provias respecto a reconocimiento de gastos financieros en la etapa de construcción del Peaje y pesaje .

<sup>17</sup> 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° 10**  
**EBITDA, 2021 - 2022**  
**(En miles de Soles)**

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022 / 2021
Utilidad Operativa	36	(1 026)	8,9%	164,5%	-103,5%
Depreciación y amortización	368	403	91,1%	-64,5%	-8,5%
<b>EBITDA</b>	<b>404</b>	<b>(624)</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-164,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

## IX.2. Estado de Situación Financiera

65. El Activo Total asciende a S/ 27,7 millones en 2022, y muestra una reducción del 5% respecto al ejercicio 2021, la disminución del Activo Total es explicada principalmente por un descenso en 4,7% del activo corriente, el cual representa el 70,8% del activo total.
66. En el 2022 se aprecia también que el Pasivo Total representó el 90,4% del Total Pasivo y Patrimonio Neto, a su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente representa el 19,8% y el pasivo no corriente representa el 70,5% del pasivo total. En el ejercicio 2021 el Pasivo Total representó el 91,5% del Total Pasivo y Patrimonio Neto, mientras que el Pasivo Corriente el 35,7% del activo total, con lo cual se evidencia que ha habido una reducción de las deudas de corto plazo, siendo, en el ejercicio 2022, la cuenta *cuentas por pagar a empresas relacionadas* la que más ha disminuido en relación al año anterior (-48,7%).
67. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2022, asciende a S/ 2,7 millones, y representa el 9,6% del Total Pasivo y Patrimonio Neto, su principal cuenta es la de Capital Social, la cual representa el 18,2% del Activo Total. La cuenta de Patrimonio Neto aumentó en el ejercicio 2022 en 7,6% respecto al ejercicio 2021, el componente que explica dicho aumento es la cuenta de Ganancias Acumuladas (pérdida), que registró menores pérdidas en el 2022 en comparación con el 2021.

**Cuadro N° 11**  
**Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022**  
**(En miles de Soles)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>19 596</b>	<b>20 571</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>5 482</b>	<b>10 383</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	16 129	17 195	Cuentas por pagar comerciales	28	10
Cuentas por cobrar comerciales	2 581	2 256	Otros pasivos por pagar	3	1
Servicios y otros contratados por anticipado	811	1 121	Cuentas por pagar a partes relacionadas	5 206	10 141
Cuentas por Cobrar a empresa relacionada	74	0	Obligaciones financieras	245	232
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>8 072</b>	<b>8 549</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>19 518</b>	<b>16 259</b>
Otras cuentas por cobrar	4 033	4 033	Otras cuentas por pagar	777	574
Impuesto a la renta diferido	870	979	Cuentas por pagar a empresa relacionada	0	0
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	2 732	3 058	Obligaciones financieras	4 479	4 724
Intangibles	437	479	Ingresos diferidos	14 261	10 961
			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>25 000</b>	<b>26 985</b>
			<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>2 668</b>	<b>2 479</b>
			Capital social	5 034	5 034
			Resultados acumulados	(2 366)	(2 555)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>27 668</b>	<b>29 120</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>27 668</b>	<b>29 120</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – 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, 2021 - 2022**  
**(En porcentaje)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2022	2021	2022 / 2021		2022	2021	2022 / 2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>70,8%</b>	<b>70,6%</b>	<b>-4,7%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>19,8%</b>	<b>36,4%</b>	<b>-47,2%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	58,3%	59,0%	-6,2%	Cuentas por pagar comerciales	0,1%	0,0%	4,4%
Cuentas por cobrar comerciales	9,3%	7,7%	14,4%	Otros pasivos por pagar	0,0%	0,0%	406,0%
Servicios y otros contratados por anticipado	2,9%	3,8%	-27,6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	34,4%	34,4%	-48,7%
Cuentas por Cobrar a empresa relacionada	0,3%	-	-	Obligaciones financieras	0,9%	0,8%	5,9%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>29,2%</b>	<b>29,4%</b>	<b>-5,6%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>70,5%</b>	<b>55,8%</b>	<b>20,0%</b>
Otras cuentas por cobrar	14,6%	13,8%	0,0%	Otras cuentas por pagar	2,8%	2,0%	35,5%
Impuesto a la renta diferido	3,1%	3,4%	-11,1%	Cuentas por pagar a empresa relacionada	0,0%	0,0%	-
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	9,9%	10,5%	-10,7%	Obligaciones financieras	16,2%	16,2%	-5,2%
Intangibles	1,6%	1,6%	-8,9%	Ingresos diferidos	51,5%	37,6%	30,1%
				<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>90,4%</b>	<b>91,5%</b>	<b>-6,2%</b>
				<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>9,6%</b>	<b>8,5%</b>	<b>7,6%</b>
				Capital social	18,2%	17,3%	0,0%
				Resultados acumulados	-8,6%	-8,8%	-7,4%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-5,0%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-5,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### IX.3. Indicadores Financieros

- Análisis de Ratios de Liquidez**

68. En 2021 y 2022, el Concesionario ha registrado ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>18</sup>, prueba ácida<sup>19</sup> y liquidez absoluta<sup>20</sup>, lo cual refleja que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente).
69. En el ejercicio 2022, se experimenta un incremento de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2021, debido principalmente a la reducción del pasivo no corriente. Así, el ratio de liquidez clásica (que relaciona el activo corriente con el pasivo corriente) pasó de 1,98 a 3,57 entre 2021 y 2022; el ratio de la Prueba Ácida (que relaciona el activo corriente menos los gastos pagados por anticipado y el pasivo corriente) aumentó de 1,87 a 3,41 y el ratio de liquidez absoluta (que relaciona el efectivo y equivalente de efectivo con el pasivo corriente) pasó de 1,66 a 2,94. De esta forma, se puede inferir que el Concesionario tiene una mayor capacidad para respaldar sus obligaciones de corto plazo.

**Cuadro N° 13**  
**Ratios de Liquidez, 2021 - 2022**

Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	3,57	1,98
Prueba ácida	3,41	1,87
Liquidez absoluta	2,94	1,66

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>18</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>19</sup> Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado)

<sup>20</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

70. En los ejercicios 2022 y 2021, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>21</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>22</sup>, Calidad de la Deuda<sup>23</sup> e Índice de Solvencia<sup>24</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido. Asimismo, el análisis del Estado de Situación Financiera evidencia que la reducción del nivel de apalancamiento ha disminuido debido a una reducción del pasivo total.
71. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2022 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 9,4 de deuda, lo cual refleja una disminución respecto al ejercicio 2021 (año en que por cada S/1 de patrimonio corresponde S/ 10,7 de deuda), explicado por la disminución de las cuentas por pagar a empresas relacionadas.
72. El ratio endeudamiento del Activo mostro que el activo total en el ejercicio 2022 es financiado en un 90,4% por el pasivo total, situación que refleja una ligera reducción con relación al año anterior en que el valor del ratio fue de 91,5%, denotando una disminución del financiamiento del activo total con recursos de terceros.
73. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2022, el 21,9% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), considerando que este indicador era de 39,0% en el ejercicio 2021, es posible concluir que la empresa ha reducido su endeudamiento de corto plazo.
74. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2022 muestra que por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,1 de activo total, lo cual refleja un ligero incremento con relación al 2021 (1,09). Considerando que cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, se concluye que en el ejercicio 2022 la empresa registra una mejora en su nivel de solvencia.

**Cuadro Nº 14**  
**Ratios de Endeudamiento, 2021 - 2022**

Ratios	2022	2021
Deuda - Patrimonio	9,4	10,7
Endeudamiento del Activo	90,4%	91,5%
Calidad de la Deuda	21,9%	39,0%
Índice de Solvencia	1,11	1,09

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - Concesionaria Chancay Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Ratios de Rentabilidad**

75. 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.
76. En 2022, el margen bruto<sup>25</sup> aumentó, alcanzando un valor de 10,3%, en comparación con el valor de 2021 que fue de 8,1%. Similar situación se refleja a nivel de margen operativo<sup>26</sup> que paso de -12,2% en el 2021 a 0,6% en el 2022, estos resultados se explican por las mayores utilidades registradas en 2022 en línea con la reducción de los costos y gastos operativos. De igual forma, el margen neto<sup>27</sup> también creció de -8,5% a 3,4% en el mismo periodo, lo que implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene S/ 3,4 de utilidad neta. En general, se evidencia una mayor eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos durante 2022.
77. El margen EBITDA<sup>28</sup> es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por

<sup>21</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

<sup>22</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total

<sup>23</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>24</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total

<sup>25</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

<sup>26</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

<sup>27</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

<sup>28</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles



unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2022 el margen de EBITDA es de 6,9%, y en el ejercicio 2021 es -7,4%, 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, 2021 - 2022**

<b>Ratios</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Margen Bruto	10,3%	8,1%
Margen Operativo	0,6%	-12,2%
Margen Neto	3,4%	-8,5%
Margen EBITDA	6,9%	-7,4%
ROE	7,4%	-28,9%
ROA	0,7%	-2,5%

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 - Concesionaria Chancay Acos S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

78. El ROE<sup>29</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2022 mejora respecto al ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ -7,4 de utilidad neta, en el ejercicio 2021 por cada S/100 de patrimonio se obtiene S/ -28,9 de utilidad neta.
79. De la misma forma el ROA<sup>30</sup> mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta un incremento, de -2,4% en el 2021 a 0,7% en el 2022. La mejora de este indicador se debe al aumento de las utilidades netas y en general a la expansión de los resultados operativos.

## **X. CONCLUSIONES**

80. 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 2022, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico total de vehículos registrados fue de 275,4 mil en 2022, cifra superior en 10,7% en relación con la registrada el año anterior (248,7 mil). Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2022, el 90,8% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 9,2% restante a vehículos pesados. Cabe notar que, el tráfico de vehículos ligeros y pesados se incrementó 11,3% y 5,1% entre 2021 y 2022, respectivamente
  - (ii) Al 31 de diciembre de 2022, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 41,21 millones, lo cual significó un avance del 99,1% de la inversión comprometida.
  - (iii) En el 2022, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 91,5 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.
  - (iv) El número de accidentes disminuyeron respecto al año 2021 pasando de 11 a 5 accidentes. Además, el número de accidentes por cada cien mil vehículos disminuyó en 59%. Por otra parte, producto de los accidentes se registró 10 personas heridas.
  - (v) Durante 2022, la recaudación por el cobro de peaje creció en 14,3% respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 689,36 mil recaudados en el 2021 a S/ 788,2 mil en el 2022, debido al incremento de las tarifas y a la mayor circulación de vehículos.
  - (vi) En el año 2022, el Concesionario reportó ingresos por S/ 5,8 millones, lo cual representa una reducción de 30,7% respecto al ejercicio 2021, explicado porque en el 2022 se generó

<sup>29</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

<sup>30</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



menores ingresos por operación y mantenimiento de peaje. En línea con lo anterior, los costos en los que incurrió la empresa también presentaron una contracción pasando de S/ 7,7 millones en el año 2021 a S/ 5,2 millones para el ejercicio 2022, representando una reducción de 32,4%.

- (vii) El efecto neto de los ingresos y costos de operación ha significado que para el ejercicio 2022, el concesionario obtuviera una utilidad bruta de S/ 604 mil, cifra menor a lo registrado el año anterior en el que a nivel de resultados brutos se registraba una utilidad de S/ 684 mil.
- (viii) El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2022 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 9,4 de deuda, asimismo, respecto al ejercicio 2021 se aprecia un incremento, dado que en el 2021 dicho ratio fue de 10,7, es decir, por cada S/1 de patrimonio corresponde S/ 10,7 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 76,50 km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"><li>• Ovalo Chancay – Huaral (9,35 km.)</li><li>• Huaral – Acos (55,65 km.)</li><li>• Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 km.)</li></ul>	Anexo I, Numeral 1
2	Fecha de suscripción	20 de febrero de 2009.	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	El contrato se inicia en la fecha de suscripción del Contrato y culmina a los 15 años contados desde el inicio de Explotación, con opción de ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3.
4	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5
5	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): lo que se requiere para cumplir con las obligaciones detalladas en el Contrato. Incluye Pago por Obras (PPO) y el Pago por Conservación y Mantenimiento (PAMO). Deberá ser igual a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 1.13 Cláusula 9.1 Anexo XI
6	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Adenda 1:</b> 30 de abril de 2010.</li><li>• <b>Adenda 2:</b> 11 de abril de 2017.</li></ul>	Adenda 1 Adenda 2
7	Capital social mínimo	USD 856 218,24 suscrito y pagado por el Concesionario, equivale al 2,5% de la Inversión Proyectada Referencial.	Anexo I, Numeral 3
8	Garantías a favor del concesionario	- Si el Concesionario así lo solicitara, el Concedente realizará todas las gestiones y coordinaciones pertinentes, para que se otorgue la garantía del Estado de la República del Perú en respaldo de las obligaciones, declaraciones y garantías del Concedente establecidas	Cláusula 11.1
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</b> Ascende a USD 3 424 872,95 (10% de la Inversión Proyectada Referencial). Esta garantía deberá estar vigente desde el Inicio de la Construcción hasta 06 meses después de la culminación de las obras de Construcción.</li><li>• <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Conservación:</b> ascenderá al 10% del Presupuesto Económico (Incluido IGV) aprobado en el Informe Técnico de Conservación (ITC). Esta garantía deberá estar vigente desde el Inicio de la ejecución de la Conservación hasta Construcción hasta 06 meses después de la conformidad de los niveles de servicio por parte del Regulador.</li><li>• <b>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Conservación Contrato de Concesión:</b> Debe ser otorgada por periodos anuales y por un monto equivalente a USD 1 210 598,28 (5% de la Inversión Proyectada Referencial), 2 cuotas trimestrales del PAMO. Deberá estar vigente desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión hasta 06 meses después al vencimiento del plazo previsto en el Contrato.</li></ul>	Cláusula 11.2 Cláusula 11.3 Anexo I, Numeral 4 y 5 Adenda 2
10	Compromiso de Inversión	- Inversión Proyectada Referencial: USD 34 248 729 (incluido el IGV).	Anexo I Numeral 2



11	Obras	<ul style="list-style-type: none"><li>En el tramo Ovalo Chancay - Huaral: Rehabilitación de la superficie asfaltada existente.</li><li>En el tramo Huaral - Acos: Mejoramiento de la superficie asfaltada existente.</li></ul>	Anexo III, Apéndice 1
12	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"><li>La fecha de inicio de la explotación es cuando se dé la aprobación de la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente.</li></ul>	Cláusulas 8.9.
13	Explotación de la concesión: Servicios	<p>La explotación incluye la prestación y cobro de:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Servicios obligatorios (servicios que se implementarán de forma gratuita y según la regulación indicada en el contrato) y otros servicios por los que podrá cobrar una tarifa aprobada por el Regulador</li></ul>	Cláusula 1.13. Cláusula 8.10.
14	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>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.</li><li>El Peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.</li><li>El Concesionario cobrará la tarifa a cada usuario, según lo siguiente:<ul style="list-style-type: none"><li>Cada Vehículo ligero pagará una tarifa.</li><li>Cada vehículo pesado pagará una tarifa por cada eje.</li></ul></li><li>El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.</li></ul>	Cláusula 9.2. Cláusula 9.5
15	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>El peaje será reajustado en forma ordinaria por el concesionario, a partir del año calendario siguiente al de inicio de explotación.</li><li>Este reajuste ordinario se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al método de ajuste de peajes especificado en el contrato.</li><li>En el reajuste se utilizará el Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana.</li><li>El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) del IPC.</li><li>Al peaje se le sumará el IGV y otros impuestos de Ley y el resultado se redondeará a los diez (10) céntimos más próximos.</li></ul>	Cláusula 9.6.
16	Equilibrio económico financiero	<ul style="list-style-type: none"><li>El Regulador establecerá que el equilibrio económico financiero se ha afectado, cuando debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables, se demuestre la existencia de variaciones de ingresos, costos o ambos a la vez.</li><li>Se restablecerá el equilibrio en Base al EE.GG.PP auditado, en función a la diferencia entre a) resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados y b) resultado neto de ingresos menos costos debidamente acreditados que se hubiere obtenido de no haberse producido cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables.</li><li>Se calculará el % de desequilibrio a través de la fórmula establecida en el Contrato. Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Dicha compensación podrá ser adicionada o descontada, según la parte afectada en la siguiente cuota trimestral del PAMO.</li></ul>	Cláusula 9.13.-9.16.



17	Pólizas de seguros	<p>Durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario debe contratar los siguientes seguros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De responsabilidad civil.</li> <li>▪ Sobre los bienes en Construcción.</li> <li>▪ De riesgos laborales.</li> </ul> <p>- Otras pólizas.</p>	<p>Cláusula 12.1.</p> <p>Cláusula 12.2.a) b) c) y d)</p>
18	Causales de caducidad	<p>La concesión caducará por la verificación de alguna de las siguientes causales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vencimiento del plazo.</li> <li>▪ Mutuo Acuerdo.</li> <li>▪ Por incumplimiento del Concesionario</li> <li>▪ Por incumplimiento del Concedente</li> <li>▪ Decisión unilateral del Concedente.</li> </ul> <p>- Fuerza Mayor o Caso Fortuito</p>	<p>Cláusula 16.1.</p>
19	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo</li> <li>▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciliación</li> <li>▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 10 millones, se somete arbitraje internacional administrado por CIADI. El proceso se desarrollará en Washington DC - Estados Unidos de América en idioma castellano.</li> </ul> <p>- Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 10 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. El arbitraje se desarrollará en Lima - Perú en idioma castellano</p>	<p>Cláusula 18.10.</p> <p>Cláusula 18.11.a)</p> <p>Cláusula 18.11.b)</p>
20	Penalidades	<p>El Ositrán es competente para aplicar Penalidades al Concesionario por incumplimientos de sus obligaciones referidas a:</p> <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> </ul> <p>- De la Conservación de las Obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Explotación de la Concesión.</li> <li>▪ Régimen de Seguros.</li> <li>▪ Consideraciones Socio Ambientales.</li> <li>▪ Fideicomiso de administración.</li> </ul> <p>El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta de Emergencia vial extraordinaria del Fideicomiso de Administración.</p>	<p>Clausula 15.7 Anexo X</p>
21	Estándares de servicio	<p>- Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, badenes, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de descarrilamiento y defensa, seguridad vial, derecho de vía, puentes.</p>	<p>Anexo III, Apéndice 3</p>
22	PAS	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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</li> <li>▪ El PAS tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento.</li> </ul> <p>Dicho PAS equivale a la suma del PAO y PAMO.</p>	<p>Cláusula 1.13.</p> <p>Cláusula 9.1.</p> <p>Anexo II.2. Apéndice II.</p>



23	Pago por Obra (PPO)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ascende a USD 31 024 743,88 (sin IGV)</li><li>▪ 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 con los términos y condiciones establecidos en el Anexo II del contrato.</li></ul>	Cláusula 1.13. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Adenda 1 Anexo II.2. Apéndice II
24	Pago por conservación y operación (PAMO)	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ascende a USD 2 034 618,95 (sin IGV)</li><li>▪ 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 con 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.</li></ul>	Cláusula 1.1. (p. 18) Cláusula 9.1. (p. 54) Adenda 1 Anexo II.2. Apéndice II



**Anexo N° 2**  
**Indicadores Anuales**

**INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Óvalo Chancay - Huaral - Acos**

<b>Concesionario:</b>	<b>Consortio Concesión Chancay Acos S.A.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>Cofinanciada</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2019-2022</b>

<b>a) Tráfico</b>					
	<b>UNIDAD</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Número de Unidades Vehiculares</b>					
<b>Huataya</b>	<b>Vehículos</b>	<b>263 325</b>	<b>180 998</b>	<b>248 693</b>	<b>275 396</b>
Total Ligeros	Vehículos	240 872	162 111	224 637	250 125
Total Pesados	Vehículos	22 453	18 887	24 056	25 271
<b>Número de Ejes Cobrables</b>					
<b>Huataya</b>	<b>Ejes</b>	<b>289 566</b>	<b>203 276</b>	<b>278 453</b>	<b>305 490</b>
Ligeros	Ejes	240 872	162 111	224 637	250 125
Pesados	Ejes	48 694	41 165	53 816	55 365

<b>b) Recaudación por Cobro de Peaje</b>					
	<b>UNIDAD</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Total</b>	<b>Soles</b>	<b>667 437</b>	<b>434 412</b>	<b>689 563</b>	<b>788 185</b>
Ligeros	Soles	555 074	349 320	556 404	645 296
Pesados	Soles	112 363	85 092	133 158	142 890

<b>c) Accidentes</b>					
	<b>UNIDAD</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Accidentes</b>	<b>Personas</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>5</b>
Heridos	Personas	11	11	10	10
Fallecidos	Personas	0	0	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](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://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**

---

Cintha López Vásquez – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
María Alejandra Méndez Vega – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente  
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante  
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante  
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante