



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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 2022: 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 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:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

ÍNDICE DE CUADROS	4
ÍNDICE DE GRÁFICOS	4
I. RESUMEN EJECUTIVO	5
II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
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
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
IV.1. Tráfico vehicular.....	13
IV.2. Servicios complementarios	14
V. ESQUEMA TARIFARIO	16
VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	17
VI.1. Evolución de las inversiones	17
VI.2. Pagos al Estado.....	19
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO	20
VII.1. Niveles de servicio	20
VII.2. Indicadores de tráfico.....	20
VII.3. Accidentes	21
VII.4. Sanciones y penalidades	22
VIII. INDICADORES COMERCIALES	23
IX. ANÁLISIS FINANCIERO	24
IX.1. Estados Financieros	24
IX.2. Indicadores Financieros.....	27
X. CONCLUSIONES	30
XI. ANEXOS	31



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: Moficaciones Contractuales	10
Cuadro N° 5: Tramos de la concesión	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	17
Cuadro N° 9: Resultados integrales 2021-2022.....	25
Cuadro N° 10: Estado de Situación Financiera 2021-2022	26
Cuadro N° 11: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021-2022	26
Cuadro N° 12: Ratios de Liquidez, 2021-2022.....	27
Cuadro N° 13: Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento,	28
Cuadro N° 14: Ratios de Rentabilidad, 2021-2022	29

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: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2022.....	13
Gráfico N° 4: Llamadas de emergencia, 2022	15
Gráfico N° 5: Asistencias mecánicas, 2022	16
Gráfico N° 6: Inversión reconocida anual, 2011-2022	18
Gráfico N° 7: Aporte por regulación, 2011-2022.....	19
Gráfico N° 8: Intensidad Media Diaria, mensual, 2021-2022.....	21
Gráfico N° 9: Tipos de Accidente de Tránsito y consecuencias, 2022	22
Gráfico N° 10: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2022	22
Gráfico N° 11: Recaudación por cobro de peaje, 2022.....	23
Gráfico N° 12 Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2011-2022.....	24



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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 2022. 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 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. Ahora bien, para el 2022, el tráfico vehicular se incrementó en 17,7% con relación al mismo periodo del año anterior (492,6 mil vehículos), explicado fundamentalmente por la mayor circulación de vehículos ligeros (+21,6%) y vehículos pesados (+0,7%).

Al finalizar el 2022, 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.

Durante el 2022, el Concesionario pagó al regulador un total de S/ 68,69 mil por concepto de aporte por regulación, lo que representó una expansión del 8,6% con relación al año anterior (S/ 63,27 mil).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante



2022. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigidos (95%), alcanzando una medición del 97,8%. En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados durante 2022, estos se incrementaron a 9, lo cual representó una mayor cifra (+350,0%) con relación a los accidentes registrados en 2021 (2 accidentes). Cabe precisar que productos de los accidentes se registraron 10 personas heridas y 1 pérdida humana. Por otro lado, no se presentaron reclamos por usuarios ante el Concesionario.

Respecto a la tarifa básica establecida en el peaje San Nicolas para vehículos ligeros y pesados, en el 2022 está aumentó en 7,7%, ubicándose en S/ 2,80 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados), asimismo se estableció la tarifa diferenciada de S/ 1,40 la cual es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km.

Adicionalmente, se observa que la recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 1895,6 mil, lo que representó un crecimiento de 22,8% respecto al año anterior (S/ 1544,3 mil), en línea con el mayor flujo vehicular que registró la Concesión. Por su parte, entre 2011 y 2022, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 42 millones y S/ 112,6 millones, respectivamente.

En lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos de operación se incrementaron 6,6% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 4,7 millones a S/ 5,0 millones, mientras que los costos totales de operación se redujeron de S/ 2,8 millones en el 2021 a S/ 2,2 millones en el 2022. Así, se produjo una expansión de 48,1% de la utilidad bruta del Concesionario, al pasar de S/ 1,9 millones a S/ 2,8 millones. Por su parte, se alcanzó un resultado neto de S/ 669 mil, lo que representó una disminución de 24,0% con relación al año anterior (S/ 880 mil).

Al cierre del año 2022 la empresa incrementó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2021, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 59%, al registrar S/ 14,9 millones en 2021 y S/ 23,7 millones al finalizar 2022. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha deteriorado conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2022 frente a los del 2021, pese a ello, al final del ejercicio del 2022, 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 se ha reducido la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2022.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa

1. Concesión Valle del Zaña S.A. cuenta como principal accionista a la empresa peruana Intipuerto S.A. (64,99998%), seguido de Obras de Ingeniería S.A., quien posee el 35,0001% 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 total de sus acciones en OB Construcción S.A.C. a un grupo de personas naturales.
2. Intipuerto S.A. es una Sociedad Anónima con Directorio, la cual tiene como objeto social dedicarse a la compra, venta, administración de acciones, así como al desarrollo de actividades agroindustriales, pudiendo llevar a cabo todo tipo de operaciones de carácter financiero que sean necesarios para los fines enunciados y asimismo, realizar todo tipo de actividades relacionadas a su objeto social,
3. Obras de Ingeniería S.A. 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.
4. 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

5. 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.

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Obrainsa – Concesión Valle del Zaña S.A.
Composición accionaria	Intipuerto S.A. (64,99998%), Obras de ingeniería S.A. (35,0001%), Otros (0,00001%)
Modalidad de la concesión	Cofinanciada
Esquema del contrato	BOT (build, operate and transfer)
Factor de competencia	PAS (Pago por Servicio)
Inversión comprometida	USD 24,85 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2022	USD 24,83 millones (inc. IGV)
Suscripción de contrato	30 de abril de 2009
Inicio de la concesión	20 de diciembre del 2017
Vigencia de la Concesión	15 años
Número de Adendas	1

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán

6. 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.
7. 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

8. 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.
9. 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
10. Conforme a la propuesta económica presentada por el adjudicatario en la etapa del Concurso, el monto por concepto de PAS asciende a USD 17 millones, conforme el detalle que se muestra en el siguiente cuadro:

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

11. 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.
12. 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.



13. 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.
14. 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

15. 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 Nº 3 Principales obras de rehabilitación y conservación					
Tramo	Descripción	Inicio	Fin	Longitud	Principales obras
1	Nuevo Mocupe - Zaña	0+000	10+700	10,70 km	- Conservación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización.
2	Zaña-Cayaltí	11+750	15+200	3,45 km	- Rehabilitación de la superficie asfaltada existente. - Conservación de obras de arte y drenaje y señalización
3	Cayaltí-Oyotún	15+200	47+847	32,647 km	- Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa
TOTAL				46,797 km	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



Esquema tarifario

17. 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.
18. 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.

19. 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

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

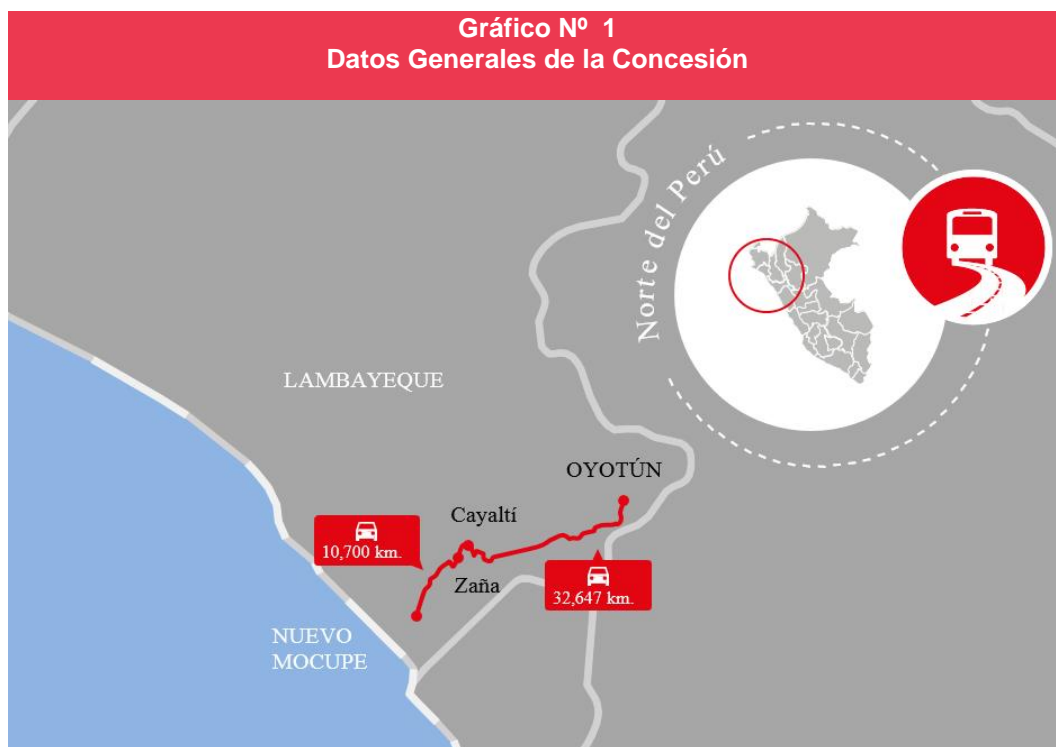
Cuadro N° 4	
Modificaciones Contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	18 de abril de 2017
Principales modificaciones:	(1) Se incluyó la cláusula 6.29A que establece el procedimiento de aceptación de obras. (2) Redefinir el procedimiento para la emisión del último CAO. (3) Se modificó la cláusula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

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Área de Influencia

21. 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

22. La Concesión está ubicada en Lambayeque y comprende una extensión de aproximadamente 46,8 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.

23. 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 2020 de Obrainsa.

Equipos de la concesión

24. 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.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

25. 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.
26. En lo que refiere a la tarifa y peaje, de acuerdo con el Contrato de concesión se estableció que sea calculado por el Regulador, tal como se desarrolla en la sección relacionada a tarifas del presente Informe.
27. El concesionario tendrá que proveer de manera obligatoria y gratuita de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, los siguientes servicios:
 - Servicio de central de emergencia, que funcionará durante las 24 horas de todos los días del año (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos livianos que hubieren resultado averiados en la vía (a partir de la fecha de inicio de la explotación).
 - Sistema de comunicación de emergencia en tiempo real conformado por casetas debidamente señalizadas, ubicadas a una distancia máxima de 10 km una de otra. Este servicio deberá estar operativo a más tardar al finalizar el segundo año a partir de la fecha de inicio de la explotación.
 - Servicio de apoyo policial contiguo a la zona de localización de la unidad de peaje, para apoyo a las labores de vigilancia y control desde la fecha de inicio de la explotación.
28. Además, otro servicio obligatorio que deberá implementar el Concesionario, y por el que se le permitirá cobrar, será el de servicios higiénicos en las unidades de peaje. Estos deberán estar operativos, a más tardar, en la misma fecha en la que la unidad de peaje comience a ser operada. Sin embargo, el concesionario no ha cobrado por el uso de este servicio durante el 2022.



29. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en los Contratos de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. Estos servicios podrán llevarse a cabo en aquellos terrenos considerados como áreas de servicios opcionales, y podrán ser prestados previa aprobación por parte del regulador.
30. Cabe mencionar que, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 2093-633-18-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo del 2018, el Regulador aprobó tarifas diferenciadas, que permiten a los vehículos autorizados por el MTC a pagar tarifas menores que las tarifas regulares.

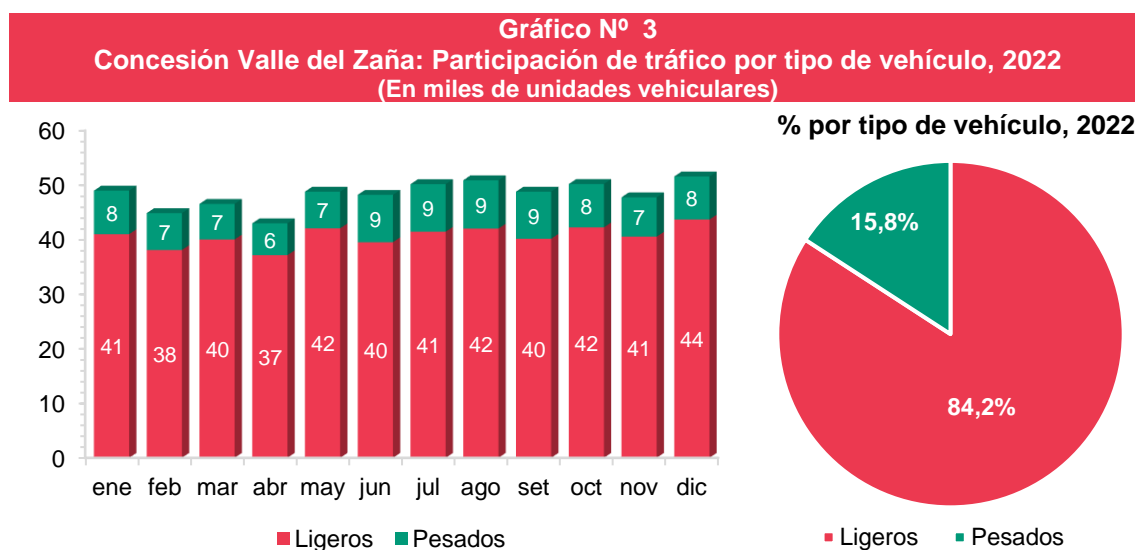
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Tráfico vehicular

31. 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 Ositrán¹.

Trafico en unidades vehiculares

32. Durante el año 2022, el número total de vehículos que transitaron por la carretera concesionada ascendió a 579,8 mil unidades, lo que representa un crecimiento de 17,7% respecto del 2021 (492,6 mil). Cabe indicar que del total de vehículos que transitaron por la vía en el 2022, el 84,2% correspondió a vehículos ligeros (488 mil unidades), mientras que el 15,8% correspondió a vehículos pesados (91,8 mil).



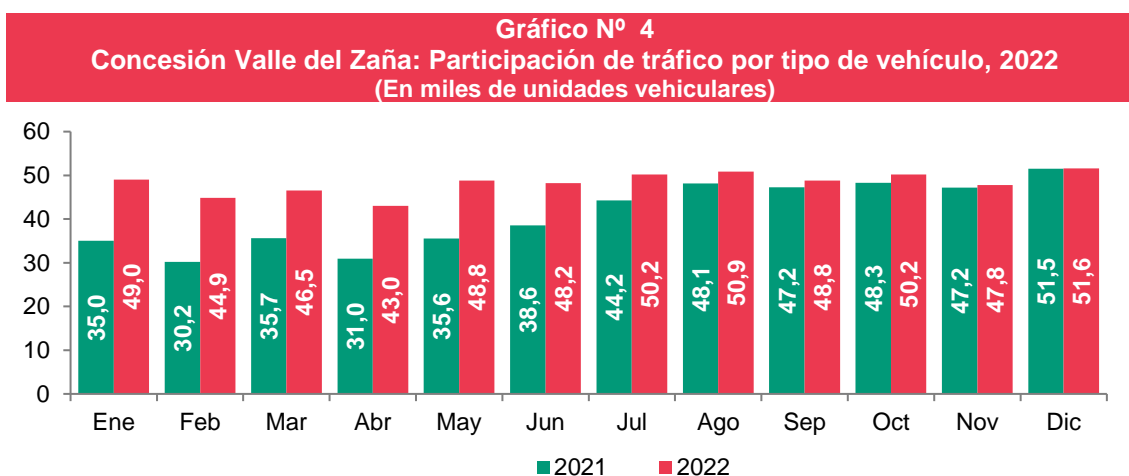
Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. 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 Ositrán, reemplazando al correo electrónico, a la fecha la plataforma viene siendo usada por entidades prestadoras de aeropuertos, carreteras y ferrovías.



33. El Gráfico N° 4 muestra el tráfico mensual de vehículos durante el 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 enero y febrero de 2022 se registraron los mayores incrementos del tráfico en niveles de 40% y 48,5% con relación a los mismos meses del año anterior, respectivamente.



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

Tráfico en ejes cobrables

34. En términos de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó los 738 mil ejes, de los cuales la mayor proporción (66,1%) correspondió a ejes cobrables de vehículos ligeros, mientras que los ejes de vehículos pesados contribuyeron con el 33,9%, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se muestra en el Cuadro N° 6, además de los vehículos ligeros, los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 126 mil ejes (17,1% del total de ejes), lo cual indica que la mayor cantidad de vehículos pesados que transitan por la Concesión corresponden a camiones o buses pequeños.

Cuadro N° 6
Concesión Valle del Zaña: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2022
(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	
Unidades Vehiculares								
San Nicolás	488,0	63,0	15,1	1,5	1,57	10,0	0,63	579,8
Ejes Cobrables								
San Nicolás	488,0	126,0	45,3	5,8	7,83	60,2	4,96	738,0

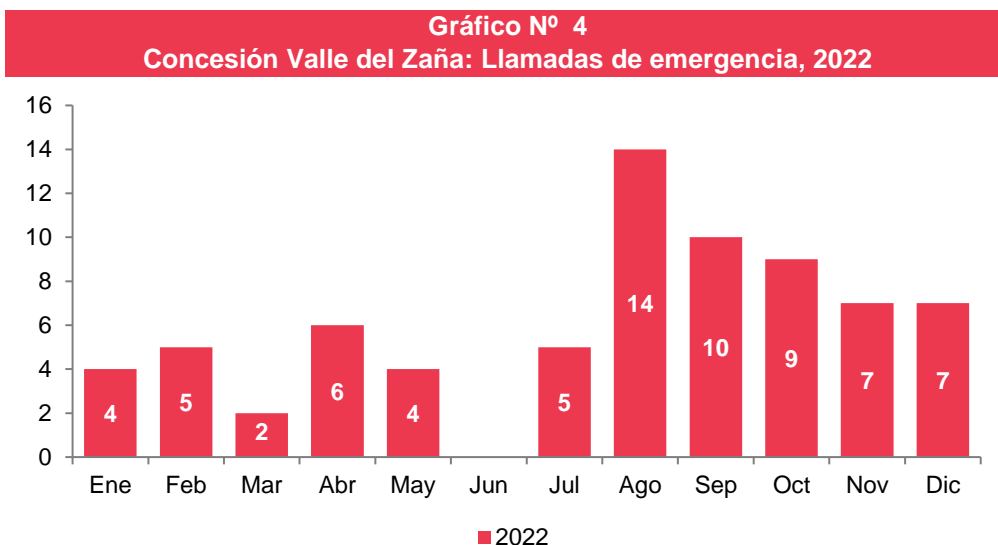
Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

35. 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.
36. Con respecto al número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes durante el 2022, las mismas ascendieron a 73 llamadas, cifra mayor en 143,3% respecto de las llamadas registradas el año anterior (30 llamadas).



Como se aprecia en el Gráfico N° 4, los meses en los que se registraron las mayores cantidades de llamadas fueron agosto y setiembre (24 llamadas en conjunto).



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

37. Como se muestra en el Cuadro N° 7, el 91,8% de las llamadas (67) tuvieron como objetivo solicitar auxilio mecánico y el 8,2% restante se realizó para informar sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito. Cabe señalar que la mayoría de las llamadas fueron reportados a través de dispositivos celulares (75,3%). En tanto, la totalidad de incidentes o accidentes reportados en 2022 generaron interrupción de la vía.

Cuadro N° 7
Concesión Valle del Zaña: Motivo de llamada de emergencia, 2022
(Número de Llamadas)

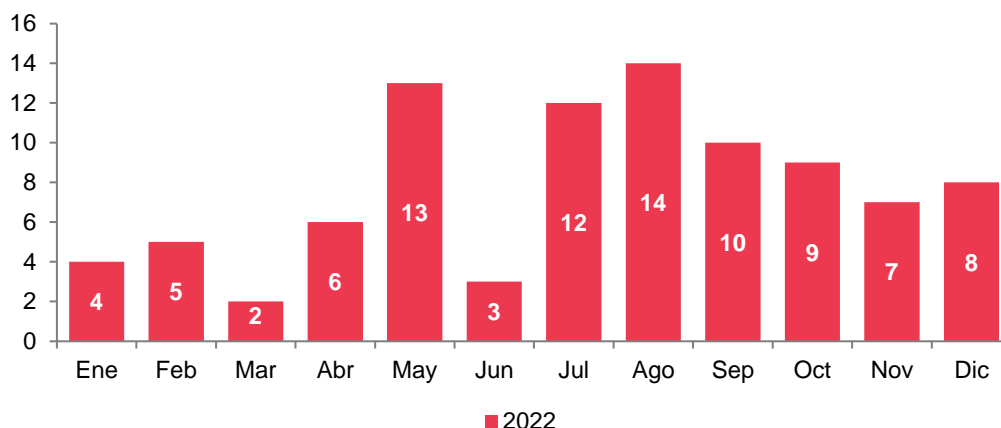
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Celular	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	67	0	51	-	16	67
Accidente de Tránsito	6	0	4	-	2	6

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

38. Asimismo, el concesionario proporcionó un total de 93 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año 2022, lo que representó un incremento de 220,7% en relación a las asistencias efectuadas el año anterior (24). Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas se produjo en los meses de mayo y agosto.



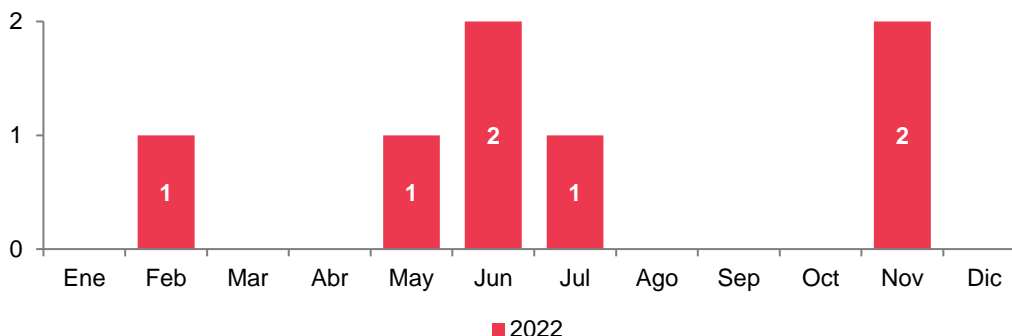
Gráfico N° 5
Concesión Valle del Zaña: Asistencias mecánicas, 2022



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

39. En lo que respecta al servicio de asistencias médicas, se realizaron 7 servicios de atención a lo largo del año 2022, siendo los meses de junio y noviembre los que presentaron mayor cantidad de asistencias médicas.

Gráfico N° 6
Concesión Valle del Zaña: Asistencias médicas, 2022



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

V. ESQUEMA TARIFARIO

40. 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, está 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	Fecha de vigencia	Tarifa		Descripción
Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún	A partir del 23 de diciembre del 2021	Básica	2,60	Por eje cobrable y por sentido
		Diferenciada	1,30	Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 23,4 km.
	A partir del 20 de diciembre del 2022	Básica	2,80	Por eje cobrable y por sentido
		Diferenciada	1,40	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

41. 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 2020-, el Concesionario deberá realizar anualmente un reajuste por inflación de acuerdo con la metodología detallada en la cláusula 9.6 de su Contrato.
42. La tarifa de peaje comprenderá una tarifa básica para toda la carretera y una tarifa diferenciada en función a la distancia recorrida. Esta tarifa diferenciada es aplicable siempre y cuando no se recorra por parte del usuario más de 23,4 km. Asimismo, este tipo de tarifas es aplicable a vehículos de transporte público, los cuales son usados, principalmente, por personas de bajos recursos².
43. 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

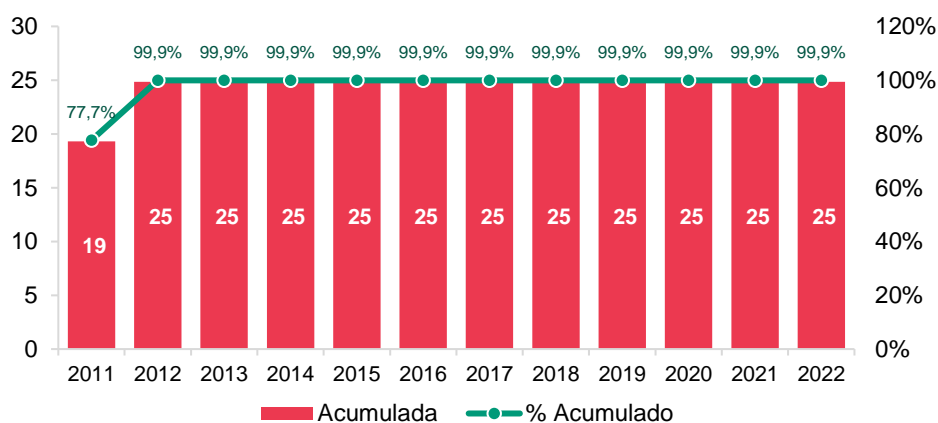
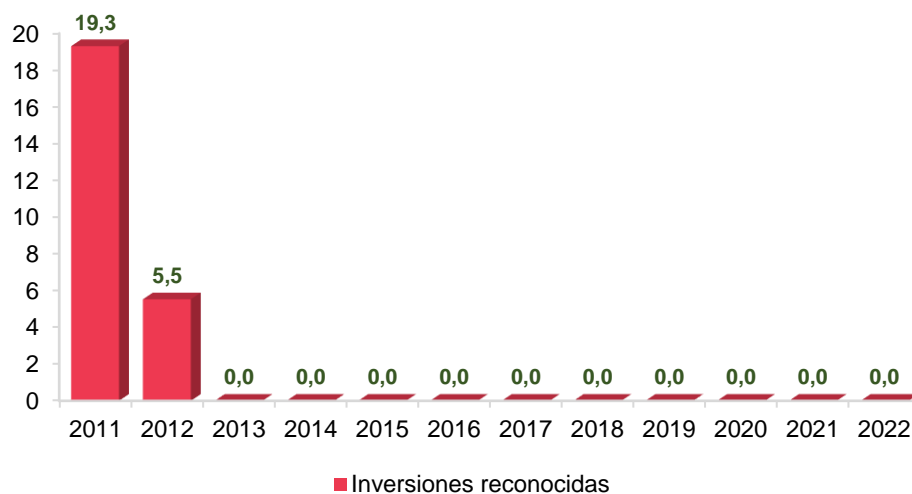
VI.1. Evolución de las inversiones

44. Al cierre de 2022, 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. Con ello, en el 2022 se había alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (32,65 km) y para ser intervenidos (14,15 km) como parte de la obra principal.

² En la literatura se le denomina a este tipo de peajes como precios sociales, los cuales son otorgados a determinados grupos de usuarios, a quienes el gobierno los 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, 2011-2022
(En miles de USD, incluido IGV)



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

45. Las obras de construcción se iniciaron el 09 de enero de 2011 y culminaron el 05 de febrero de 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.
46. En noviembre de 2013, el MTC cumplió con la entrega de los terrenos necesarios para construir la unidad de peaje, obra que se culminó en setiembre de 2014³.
47. 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.

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

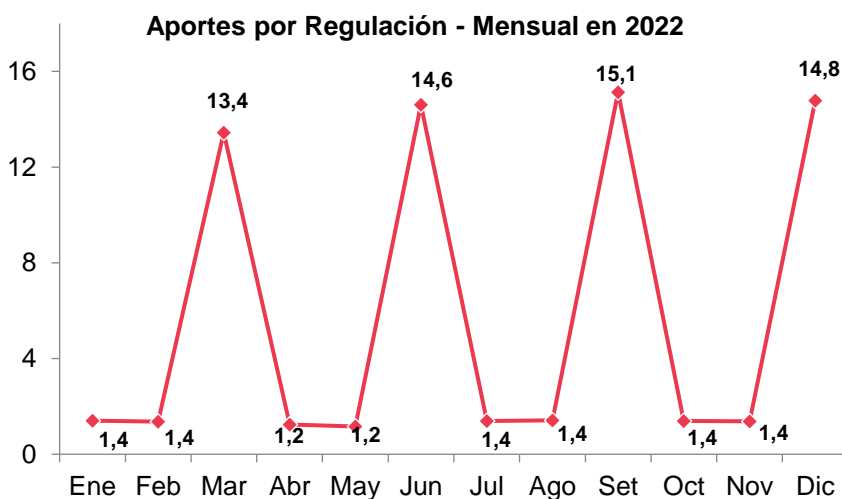
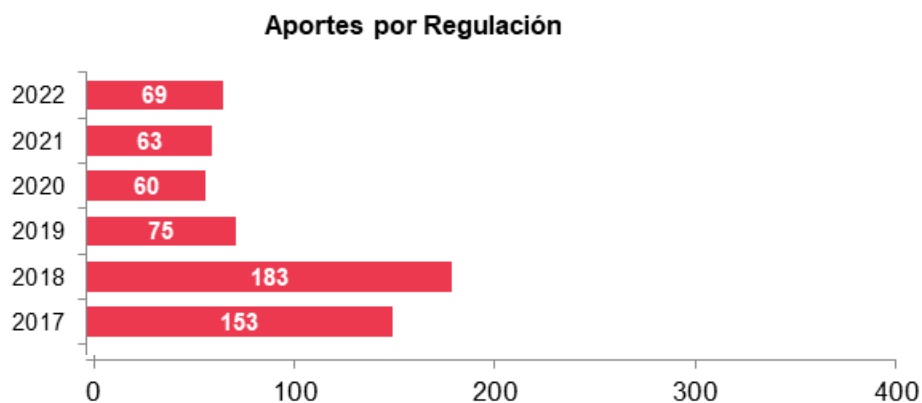


VI.2. Pagos al Estado

Aporte por regulación

48. 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.
49. En el 2022, el Concesionario transfirió S/ 68,69 mil al regulador por concepto de aporte por regulación, lo cual significó una ligera expansión de 8,6% con relación al año anterior (S/ 63,27 mil). Cabe notar que, en el mes de setiembre se dio el mayor aporte por regulación (22% del total). En general, debido a que el pago del PAMO se efectúa de manera trimestral, los mayores aportes por regulación se producen en el último mes de cada trimestre.

Gráfico N° 7
Aporte por regulación, 2011-2022
(En miles de Soles)



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

Aporte por Supervisión

50. 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.
51. 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.
52. 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

53. 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.
54. 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%.
55. Durante el 2022, el Concesionario logró cumplir con los niveles de servicio exigidos. En efecto, durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 97,82%, porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95%).
56. Por otra parte, en 2022, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁴. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5. Los resultados obtenidos de la evaluación muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,62, 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).

VII.2. Indicadores de tráfico

57. El indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)⁵ está referido al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 8, el IMD del periodo de

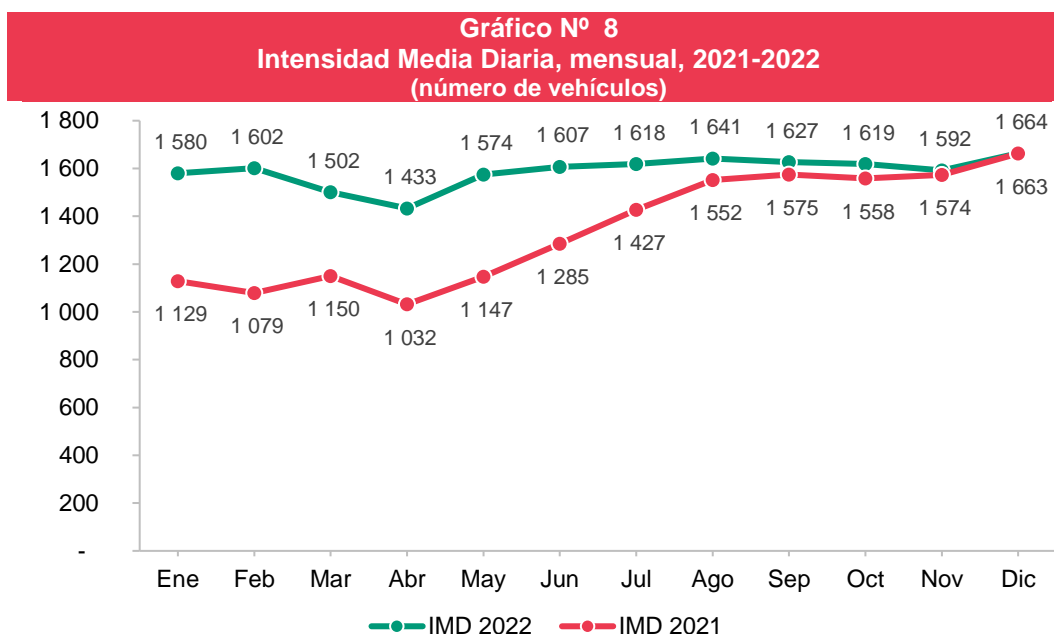
⁴ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI) es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1 km.

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

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



explotación resultó 1 588 vehículos por día, cifra 17,7% superior a lo registrado en el 2021 (1 349 vehículos por día). Asimismo, durante la totalidad de meses del 2022, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos que el año anterior.

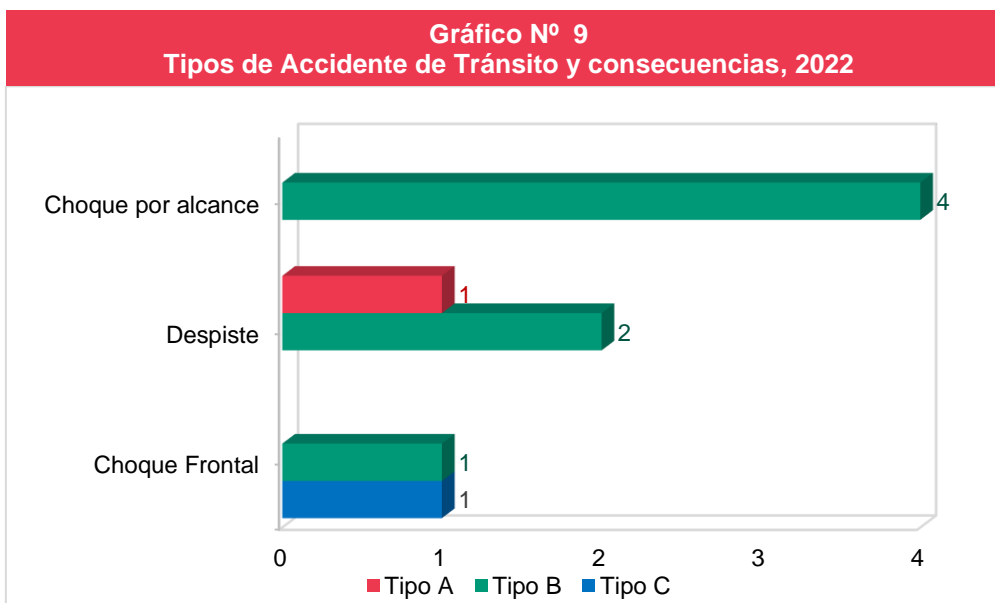


Fuente: Concesión Valle del Zaña S.A.

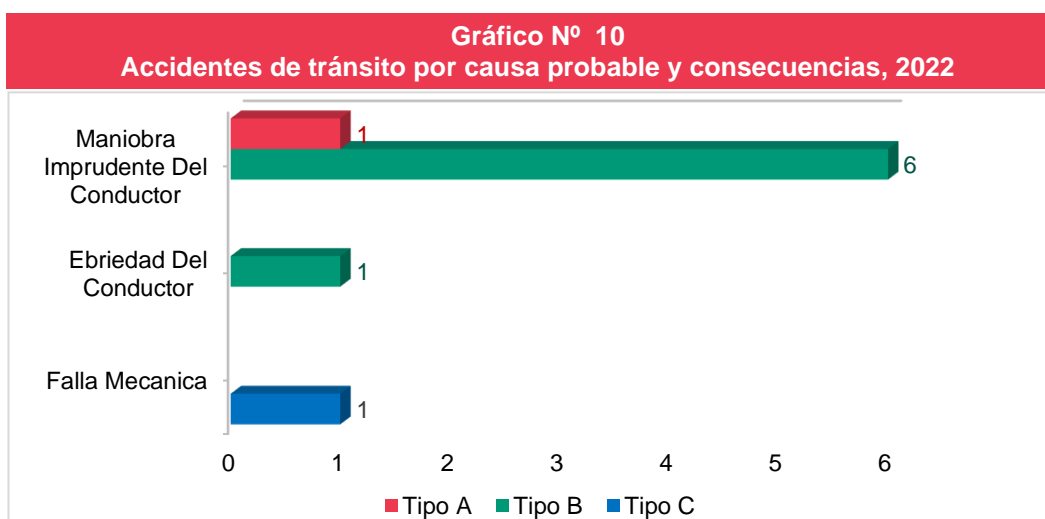
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Accidentes

58. Durante el 2022, se registraron 9 accidentes en la vía concesionada, cifra mayor a lo registrado el año anterior (2 accidentes). Cabe destacar que producto de dichos accidentes se reportó 10 personas heridas y 1 víctima mortal.
59. Respecto al número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2022 es de 1,6, ratio superior al registrado en el 2021 (0,4 accidentes por cada cien mil vehículos). Por otro lado, los accidentes registrados en 2022 correspondieron en mayor medida a accidentes tipo B (daños materiales y heridos 77,8%), tipo A (solo daños materiales con 11,1%) y tipo C (daños materiales, daños personales y fallecidos con 11,1%).
60. En cuanto a los accidentes registrados en 2022, 4 de los 9 accidentes de tránsito (44,4%) ocurrieron debido a choque por alcance; mientras que el 33,3% fue por despiste de vehículos y el 22,2% restante corresponde a choques frontales. El Gráfico N° 9 resume los tipos de accidentes por tipo de accidente y consecuencias respecto a la vida humana.



61. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, las maniobras imprudentes del conductor representaron el 77,8%. Asimismo, el 22.2% restante de los accidentes se debe a la ebriedad por parte del conductor y fallas mecánicas. El Gráfico N° 10 muestra, además, las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



VII.4. Sanciones y penalidades

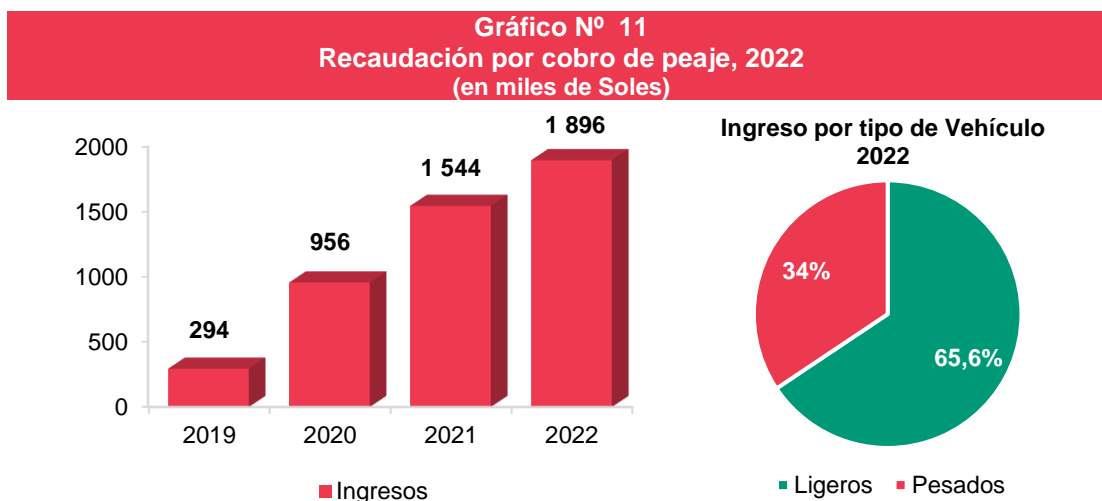
62. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán. De esta manera, el Contrato de Concesión faculta al Ositrán a imponer penalidades en caso de incumplimientos del Concesionario de cualquiera de sus obligaciones del Contrato de Concesión, el cual lista una serie de incumplimientos a los que les corresponde un monto de penalidad definida.
63. Al respecto, durante el 2022, el Ositrán ha aplicado una penalidad a la Concesionaria debido a 1 incumplimiento por un monto de S/ 7 860,00, debido al incumplimiento del Concesionario referido al atraso en la presentación del Informe Técnico de Conservación



Vial Inicial y atraso en subsanar observaciones del Informe Técnico de Conservación Vial Inicial (ITCVI) formulados por el Concedente¹ (Cláusula 6.27 B del Contrato de Concesión).

VIII. INDICADORES COMERCIALES

64. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 1895,6 mil durante 2022, que significó un monto de 22,8% superior a la recaudación registrada el año anterior (S/ 1544,3 mil). Cabe señalar que, el 65,6% de la recaudación de 2022 correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 34,4% correspondió a vehículos pesados, como se puede observar en el Gráfico N° 11.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

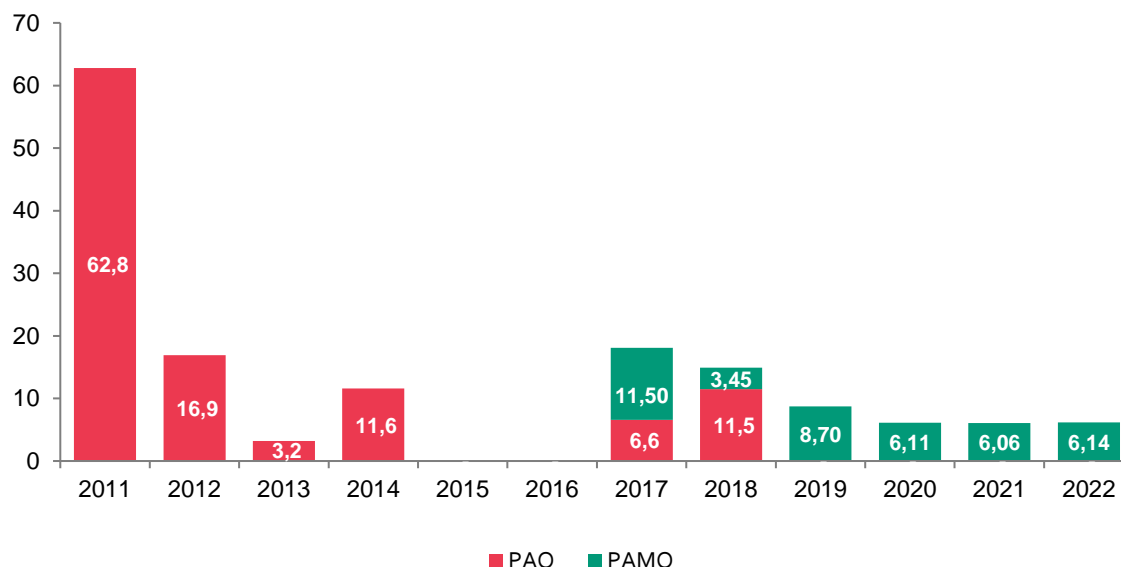
65. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)⁶, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario⁷. Como se observa en el siguiente gráfico, durante el 2022, el cofinanciamiento del Estado para atender el PAMO ascendió a S/ 6,14 millones. Entre el 2011 y el 2022, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 42 millones y S/ 112,6 millones, respectivamente.

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

⁷ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 12
Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2011-2022
(En S/ millones, incluido IGV)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

• Estado de Resultados integrales

66. 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.
67. En el 2022, los ingresos totales alcanzaron los S/ 5,0 millones, un 6,6% superior que los S/ 4,7 millones registrados en el 2021; esto es una expansión de S/ 310 mil⁸. En tanto, los costos de operación se redujeron en 22,1%, alcanzando los S/ 2,2 millones monto inferior al del ejercicio 2021 (S/ 2,8 millones). Adicionalmente, puede notarse que la proporción de los costos frente a los ingresos en el año 2022 alcanzó el 43,1%, mientras que en el año 2021 alcanzó un 59,1%.
68. En concordancia con lo indicado, la utilidad bruta resultó en S/ 2,8 millones en el 2022, un 48,1% mayor al obtenido en el 2021 (S/ 1,9 millones). Conforme a lo señalado en las Notas a los Estados Financieros, dicho monto “corresponde al margen resultante neto entre la facturación efectuada al Estado Peruano (Provias Nacional) y los costos por los servicios de conservación vial rutinaria prestados la Compañía”.
69. En cuanto a los gastos administrativos, estos se elevaron en un 34,8% con respecto al 2021, pasando de S/ 913 mil a S/ 1,2 millones. Respecto a las partidas que la conforman,

⁸ 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.



Cargas de Personal fue la que mayor incremento tuvo pasando de S/ 585 mil en el 2021 a S/ 826 mil en el 2022.

Cuadro N° 9
Resultados integrales 2021-2022
(En miles de soles)

	2022	2021	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2022	2021	2022/2021
Ingresos de operación	4 996	4 686	100,0%	100,0%	6,6%
Costos de operación	- 2 155	- 2 768	-43,1%	-59,1%	-22,1%
Utilidad bruta	2 841	1 918	56,9%	40,9%	48,1%
Gastos administrativos	- 1 230	- 913	-24,6%	-19,5%	34,8%
Utilidad de operación	1 610	1 005	32,2%	21,4%	60,3%
Gastos financieros, neto	79	- 279	1,6%	-6,0%	-128,2%
Ganancia por diferencia de cambio, neta	- 697	657	-14,0%	14,0%	-206,1%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	992	1 383	19,9%	29,5%	-28,3%
Impuesto a la renta	- 323	- 502	-6,5%	-10,7%	-35,7%
Utilidad (pérdida) neta del año	669	880	13,4%	18,8%	-24,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. En lo referente a la determinación de los resultados operativos y resultado final del ejercicio, durante 2022, la utilidad de operación se incrementó en 60,3% ascendiendo en el 2022 a S/ 1,6 millones (en el 2021 S/ 1,0 millón). Respecto a la utilidad final del ejercicio en el 2022 se redujo en 24,0%, es decir, a S/ 669 mil frente a S/ 880 mil obtenido en el 2021. Ello se debió principalmente al efecto conjunto del crecimiento de los ingresos, reducción de los costos operativos y pérdidas por diferencia de cambio.
- **Estado de Situación Financiera**
71. 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 2021 y 2022.



Cuadro N° 10
Estado de Situación Financiera 2021-2022
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVOS CORRIENTES	21 172	14 623	PASIVO CORRIENTE	4 110	1 572
Efectivo	14 183	10 974	Cuentas por pagar comerciales	427	545
Cuentas por cobrar comerciales	1 882	1 638	Cuentas por pagar diversas	656	1 027
Cuentas por cobrar diversas	554	968	Cuentas por pagar relacionadas	1 924	
Cuentas por cobrar relacionadas	4 328	806	Bonos por pagar	1 103	
Gastos pagados por anticipado	140	163			
Inventarios	85	74	PASIVO NO CORRIENTE	10 794	5 173
			Ingresos diferidos	7 484	5 173
ACTIVOS NO CORRIENTES	2 568	345	Bonos por pagar	3 310	
Cuentas por cobrar diversas, neto	2 237				
Equipos diversos, neto	132	162	TOTAL PASIVO	14 904	6 746
Intangibles	97	149			
Impuesto a la renta diferido	101	33	PATRIMONIO NETO	8 836	8 222
			Capital social	8 075	5 000
			Reserva legal	732	644
			Resultados acumulados	29	2 578
TOTAL ACTIVOS	23 740	14 968	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	23 740	14 968

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cuadro N° 11
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2021-2022
(En porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
ACTIVOS CORRIENTES	89,2%	97,7%	45%	PASIVO CORRIENTE	17,3%	10,5%	161%
Efectivo	59,7%	73,3%	29%	Cuentas por pagar comerciales	1,8%	3,6%	-22%
Cuentas por cobrar comerciales	7,9%	10,9%	15%	Cuentas por pagar diversas	2,8%	6,9%	-36%
Cuentas por cobrar diversas	2,3%	6,5%	-43%	Cuentas por pagar relacionadas	8,1%	0,0%	
Cuentas por cobrar relacionadas	18,2%	5,4%	437%	Bonos por pagar	4,6%	0,0%	
Gastos pagados por anticipado	0,6%	1,1%	-14%				
Inventarios	0,4%	0,5%	15%	PASIVO NO CORRIENTE	45,5%	34,6%	109%
				Ingresos diferidos	31,5%	34,6%	45%
ACTIVOS NO CORRIENTES	10,8%	2,3%	645%	Bonos por pagar	13,9%	0,0%	
Cuentas por cobrar diversas, neto	9,4%	0,0%					
Equipos diversos, neto	0,6%	1,1%	-19%	TOTAL PASIVO	62,8%	45,1%	121%
Intangibles	0,4%	1,0%	-35%				
Impuesto a la renta diferido	0,4%	0,2%	203%	PATRIMONIO NETO	37,2%	54,9%	7%
				Capital social	34,0%	33,4%	62%
				Reserva legal	3,1%	4,3%	14%
				Resultados acumulados	0,1%	17,2%	-99%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	59%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	59%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesión Valle del Zaña S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



72. Al cierre del año 2022, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, aumentaron en 59% respecto al 2021, pasando de S/ 15,0 millones a S/ 23,7 millones.
73. Por el lado del activo, el activo corriente pasó de representar el 97,7% de los activos totales en el año 2021 al 89,2% en el año 2022 siendo de S/ 21,2 millones (S/ 14,6 millones en el 2021); asimismo, el activo no corriente se incrementó pasando de S/ 345 mil en el 2021 a S/ 2,6 millones en el 2022 (+645%). La Cuenta por Cobrar Relacionadas es la partida que mayor variación en términos absolutos ha tenido (+S/ 3,5 millones) respecto a los S/ 806 mil consignado al 31 de diciembre del 2021.
74. Por el lado del pasivo, el pasivo corriente pasó de representar el 10,5% de los pasivos totales y patrimonio en el 31 de diciembre del 2021 al 17,3% al final del 2022, siendo de S/ 4,1 millones (S/ 1,6 millones al final del 2021); mientras que el pasivo no corriente aumentó de S/ 5,2 millones al final del año 2021 a S/ 10,8 millones en el 2022 (+109%). Al respecto, la Cuenta Bonos por Pagar⁹ es la partida que mayor variación en términos absolutos ha tenido (+S/ 3,3 millones).
75. En relación con el patrimonio, este tuvo un incremento de 7% pasando de S/ 8,2 millones al final del 2021 a S/ 8,8 millones al final del 2022. Este incremento de S/ 614 mil, se debe principalmente al incremento de la partida Capital Social que pasó de S/ 5,0 millones en el 2021 a S/8,1 millones al final del ejercicio 2022.

IX.2. Indicadores Financieros

• Ratios de Liquidez

76. 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.
77. En particular el incremento del activo corriente en un 45% frente al aumento en el pasivo corriente en un 161% han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁰ disminuya de 9,3 a 5,2. De manera similar, el ratio de la prueba ácida¹¹ también disminuyó pasando de 9,3 en el ejercicio 2021 a 5,1 en el ejercicio 2022.

Cuadro N° 12 Ratios de Liquidez, 2021-2022		
Ratios	2022	2021
Liquidez general	5,2	9,3
Prueba Acida	5,1	9,3
Liquidez absoluta	3,5	7,0

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesión Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

78. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹² o también llamado ratio de prueba defensiva, el mismo se ha contraído de 7,0 a 3,5, 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.

⁹ El 23 de diciembre de 2022 ocurrió la "Primera Emisión de Bonos de Titularización del Patrimonio en Fideicomiso Valle del Zaña – D. Leg. N° 861. No inscrito en la SMV, dirigido a inversionistas institucionales".

¹⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹¹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar + Activos Financieros corrientes) / Pasivo Corriente

¹² El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

79. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
80. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2022 reflejan la mayor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 13		
Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, 2021-2022		
Ratios	2022	2021
Deuda/Patrimonio	168,7%	82,0%
Endeudamiento del Activo	62,8%	45,1%
Calidad de la Deuda	27,6%	23,3%
Índice de Solvencia	1,6	2,2

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesión Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

81. El ratio Deuda/Patrimonio¹³ muestra para el ejercicio 2022 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 168,7 de deuda, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa y también denota un incremento respecto al apalancamiento correspondiente al año 2021 (82,0%).
82. El ratio endeudamiento del activo¹⁴ en el ejercicio 2022 indica que del total de activos, un 62,8% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 45,1% que tuvo en el 2021, lo cual denota una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, lo que equivale a decir que el nivel de autonomía financiera frente a terceros ha retrocedido.
83. El ratio de calidad de la deuda¹⁵ muestra que este ratio se incrementó al pasar de 23,3% a 27,6% al final del ejercicio 2022, lo que denota que el 72,4% de la deuda remanente de la empresa es de largo plazo.
84. Finalmente, el índice de solvencia¹⁶ para el ejercicio 2022 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,6 de activo total. En el 2021 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 2.2 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 2021 al 2022, se redujo el nivel de solvencia de la empresa.

¹³ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



- **Ratios de Rentabilidad**

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

Cuadro N° 14		
Ratios de Rentabilidad, 2021-2022		
Ratios	2022	2021
Margen Bruto	56,9%	40,9%
Margen Operativo	32,2%	21,4%
Margen EBITDA	33,9%	23,6%
Margen Neto	13,4%	18,8%
ROE	7,6%	10,7%
ROA	2,8%	5,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 – Concesión Valle del Zaña S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

86. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto¹⁷ aumentó al pasar de 40,9% a 56,9% entre los años 2021 y 2022. Respecto al margen operativo¹⁸ y el margen EBITDA¹⁹, ambos presentan crecimientos pasando de 21,4 en el 2021 a 32,2% en el 2022 en el primer caso y pasando de 23,6% a 33,9% en el segundo caso. De otro lado, el margen neto²⁰ se contrajo de 18,8% en el 2021 a 13,4% en el 2022. Este último ratio indica que en el ejercicio 2022 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 13,4 de utilidad neta.
87. El ROE²¹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2022 disminuye respecto al ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2022, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 7,6 de utilidad neta mientras que en el ejercicio 2021 se obtuvo S/ 10,7 de utilidad neta.
88. Finalmente, se observa un crecimiento para la rentabilidad sobre los activos o ROA²² el cual descendió a 2,8% (5,9 % en el 2021), así la empresa obtuvo menores ganancias para el 2022 sobre el capital invertido.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²¹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²² Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

89. El presente informe tuvo como objetivo evaluar el desempeño económico de la concesión Carretera Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún en el año 2022, identificando los principales factores de operación y económicos que han influido en el mismo.
90. Al cierre de 2022, 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.
91. 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.
92. El tráfico total de vehículos registrados durante el 2022 fue de 579,8 mil, lo que representa un crecimiento de 17,7% respecto del 2021 (492,6 mil). De dicho total, el 84,2% correspondieron a vehículos ligeros, mientras que el 15,8% restante a vehículos pesados. Con relación al número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 738 mil ejes en el referido periodo.
93. Al cierre del 2022, 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 2022, Ositrán no ha reconocido inversiones por parte del concesionario.
94. En el 2022, el Concesionario transfirió S/ 68,69 mil al regulador por concepto de aporte por regulación, lo cual significó una expansión de 8,6% con relación al año anterior.
95. Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2022, el Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (95%), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 97,8%. Respecto al número de accidentes en el periodo de análisis se registraron un total de 9 accidentes, consecuencia de ello se registraron 10 personas heridas y 1 fallecido. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes ocurrieron debido a choque por alcance (44,3%), el 33,3% por despiste del vehículo y el 22,2% restantes ocurrió debido a choques frontales. No se han registrado reclamos para el periodo 2022.
96. La recaudación de peaje ascendió a S/ 1 895,6 mil en el 2022, nivel 22,8% mayor que lo recaudado en 2021, en línea con el mayor flujo de tráfico vehicular. Por su parte, entre 2011 y 2022, el cofinanciamiento total para cubrir los montos del PAMO y PAO ascendió a S/ 42 millones y S/ 112,6 millones, respectivamente.
97. Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos de operación se incrementaron 6,6% entre 2021 y 2022, al pasar de S/ 4,7 millones a S/ 5,0 millones, mientras que los costos totales de operación se redujeron 22,1%, pasando de S/ 2,8 millones en el 2021 a S/ 2,2 millones en el 2022. Así, se produjo una expansión de 48,1% de la utilidad bruta del Concesionario, al pasar de S/ 1,9 millones a S/ 2,8 millones. Por su parte, se alcanzó un resultado neto de S/ 669 mil, lo que representó una disminución de 24,0% con relación al año anterior (S/ 880 mil).
98. Al cierre del año 2022, la empresa incrementó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2021, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 59%, al registrar S/ 14,9 millones en 2021 y S/ 23,7 millones al finalizar 2022. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se ha reducido conforme a la reducción de los indicadores de liquidez del 2022 frente a los del 2021, a pesar de ello, al final del ejercicio del 2022, 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 la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y el total de activos de la empresa en el ejercicio 2022.



XI. ANEXOS

Anexo N° 1 Ficha de Contrato

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Concesión Valle del Zaña S.A. Carretera: Nuevo Mocupe – Cayaltí – Oyotún			
Fecha de actualización: 20 de abril de 2022			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 46,797 Km., los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none">▪ Nuevo Mocupe – Zaña (10,700 Km.)▪ Zaña – Cayaltí (3,450 Km.)▪ Cayaltí – Oyotún (32,647 Km.)	Anexo I, Numeral 1
2	Fecha de suscripción	30 de abril del 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	Adendas	Adenda 1: 18 de abril 2017	Adenda 1
5	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.5.
6	Factor de competencia	Monto del PAS (Pago por Servicio): Siempre deberá ser igual a la suma del PPO y el PAMO.	Cláusula 9.7.b Anexo VIII
7	Capital social mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a 2,5% de la inversión proyectada referencial lo que equivale a USD 434 638,54.	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. Esta no constituye una garantía financiera.	Cláusula 11.1.
9	Garantías a favor del Concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras asciende a USD 1 738 554,14 (10% de la Inversión Proyectada Referencial).▪ Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión asciende a un monto equivalente a dos (02) cuotas trimestrales del PAMO más IGV, equivalente a USD 858 602,26.	Cláusula 11.2. Cláusula 11.3. Anexo I, Numeral 4 y 5
10	Compromiso de Inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 17 385 541,43 (incluido el IGV).	Anexo I, Numeral 2
11	Obras	<ul style="list-style-type: none">▪ En el tramo Nuevo Mocupe - Cayaltí: Conservación vial periódica de superficie asfaltada existente.▪ En el tramo Zaña - Cayaltí: Rehabilitación de la superficie asfaltada existente.▪ En el tramo Cayaltí – Oyotún: Mejoramiento a nivel de asfaltado con tratamiento superficial bicapa.	Anexo III, Apéndice 1
12	Inicio de explotación	La fecha de inicio de la explotación es cuando se dé la aprobación de las Obras de Construcción por parte del Concedente.	Cláusulas 8.9. Adenda 1



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

Fecha de actualización: 20 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">Se cobrará la Tarifa a partir de la Fecha de Inicio de la Explotación. Estará compuesta por el Peaje más el IGV y los tributos que fueren aplicables.El Peaje será determinado por el Regulador en la Fecha de Inicio de la Explotación.El Concesionario cobrará la tarifa a cada usuario, según lo siguiente;<ul style="list-style-type: none">Cada Vehículo ligero pagará una tarifa.Cada vehículo pesado pagará una tarifa por cada eje.El Regulador tendrá en cuenta una tarifa básica para toda la carretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida.	Cláusula 9.2. Cláusula 9.5.
14	Ajuste de peaje	<ul style="list-style-type: none">El peaje será reajustado en forma ordinaria por el concesionario, a partir del año calendario siguiente al de inicio de explotación.Este reajuste ordinario se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo con el método de ajuste de peajes especificado en el contrato.En el reajuste se utilizará el Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana.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.Al peaje se le sumará el IGV y otros impuestos de Ley y el resultado se redondeará a los diez (10) céntimos más próximos.	Cláusula 9.6.
15	Equilibrio económico – financiero	<ul style="list-style-type: none">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.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.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.Las partes podrán acordar otro mecanismo de compensación.	Cláusula 9.14 - 9.16
16	Pólizas de seguros	<p>Durante la vigencia de la Concesión, el Concesionario debe contratar los siguientes seguros:</p> <ul style="list-style-type: none">De responsabilidad civil.Sobre los bienes en construcción.De riesgos laborales.Otras pólizas.	Cláusula 12.2.a) b) c) y d)



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

Fecha de actualización: 20 de abril de 2022

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	Penalidades	<p>El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta de Emergencia vial extraordinaria del Fideicomiso de Administración.</p> <p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.▪ Régimen de bienes.▪ Obras de Construcción.▪ De la Conservación de las Obras.▪ Explotación de la Concesión.▪ Régimen de Seguros.▪ Consideraciones Socio Ambientales.▪ Fideicomiso de Administración.	Cláusula 15.7 Anexo X Adenda 1
17	Causales de caducidad	<p>La concesión caducará por la verificación de alguna de las siguientes causales:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Vencimiento del plazo.▪ Mutuo Acuerdo.▪ Incumplimiento del Concesionario.▪ Incumplimiento del Concedente.▪ Decisión Unilateral del Concedente (Interés Público).▪ Fuerza Mayor o Caso Fortuito.	Cláusula 16.1
18	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia▪ 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.▪ 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	Cláusula 18.10. Cláusula 18.11.a) Cláusula 18.11.b)
20	PAS	<ul style="list-style-type: none">▪ El Pago por Servicio (PAS) asciende a USD 17 064 491,00.▪ El PAS tiene como fuente:<ul style="list-style-type: none">- el peaje, y;- el cofinanciamiento.▪ El PAS equivale a la suma del PPO y PAMO.	Cláusula 9.1 Anexo II 2, Apéndice II
21	PPO	<p>El monto del Pago por Obras (PPO) 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.</p>	Anexo II.2., Apéndice II, 1.1, 1.3 Anexo II.1.
22	PAMO	<p>El monto del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) es de USD 1 443 029,00 (sin IGV) trimestrales.</p>	Anexo II 2, Apéndice II 1.1, 1.5
23	CAO	<p>Durante la Etapa de ejecución de las Obras el Concesionario solicitará al Regulador un Certificado de Aceptación de Obra (CAO), por cada Hito ejecutado.</p>	Anexo II, Anexo II.1, Sección II
24	Mecanismo de ajuste del PPO y PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ PPO se ajustará por:<ul style="list-style-type: none">- Variación de metrados.- Variación de precios de construcción.- Cumplimiento del Decreto Supremo N° 024-2007-MTC▪ PAMO se ajustará (i) por la inflación y (ii) por la variación del Tipo de cambio (en caso el pago se efectúe en USD).	Anexo II, Apéndice IV



ANEXO N° 2
RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: Tramo Vial Mocupe – Cayaltí – Oyotún

Concesionario:	Concesión Valle del Zaña S.A
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2019^{1/}- 2022

a) Tráfico					
	UNIDAD	2019	2020	2021	2022
Número de Unidades Vehiculares					
San Nicolás	Vehículos	101 609	357 662	492 583	579 782
Total Ligeros	Vehículos	88 295	281 726	401 417	488 016
Total Pesados	Vehículos	13 314	75 936	91 166	91 766
Número de Ejes Cobrables					
San Nicolás	Ejes	126 298	484 478	645 280	738 036
Ligeros	Ejes	88 295	281 726	401 417	488 016
Pesados	Ejes	38 003	202 752	243 863	250 020

b) Recaudación por Cobro de Peaje					
	UNIDAD	2019	2020	2021	2022
Total	Soles	294 038	956 142	1 544 270	1 895 646
Ligeros	Soles	203 278	560 019	933 986	1 243 921
Pesados	Soles	90 761	396 122	610 284	651 725

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, Piso 2, Surquillo, Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

estudioeconomicos@ositran.gob.pe

<http://www.gob.pe/ositran>

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

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