



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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 2024: Concesión Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran 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.

Primera versión: junio de 2025

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
	II.1. Composición del Consorcio	7
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
	II.3. Área de Influencia.....	10
	II.4. Principales Activos de la Concesión	10
	II.5. Hechos de Importancia.....	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
	IV.1. Tráfico vehicular	12
	IV.2. Servicios complementarios	14
V.	ESQUEMA TARIFARIO	16
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	16
	VI.1. Evolución de las inversiones.....	16
	VI.2. Pagos al Estado	18
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	19
	VII.1. Niveles de servicio.....	19
	VII.2. Indicadores de tráfico	19
	VII.3. Accidentes.....	20
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	21
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	23
X.	CONCLUSIONES	29
	ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO	31
	ANEXO N° 2: INDICADORES ANUALES	35

_Toc198285456



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 Concesión Chancay Acos: Aspectos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2 Concesión Chancay Acos: Estructura de los Ingresos PAS	8
Cuadro N° 3 Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 4 Concesionaria Chancay Acos: Tramos de la Concesión	11
Cuadro N° 5 Concesión Chancay Acos: Obras construidas	11
Cuadro N° 6 Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2024	14
Cuadro N° 7 Concesión Chancay Acos: Motivo de llamada de emergencia, 2024	15
Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador	16
Cuadro N° 9 Estado de Resultados Integrales, 2023 - 2024	24
Cuadro N° 10 EBITDA, 2023 - 2024	24
Cuadro N° 11 Estado de Situación Financiera, 2023 - 2024	25
Cuadro N° 12 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 - 2024	26
Cuadro N° 13 Ratios de Liquidez, 2023 - 2024	26
Cuadro N° 14 Ratios de Endeudamiento, 2023 - 2024	27
Cuadro N° 15 Ratios de Rentabilidad, 2023 - 2024	28

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Concesión Chancay Acos: Tráfico vehicular por meses, 2023 - 2024	13
Gráfico N° 2 Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2024	13
Gráfico N° 3 Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia, 2023 - 2024	14
Gráfico N° 4 Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2023 - 2024	15
Gráfico N° 5 Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas, 2023 - 2024	15
Gráfico N° 6 Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 - 2024	17
Gráfico N° 7 Concesión Chancay Acos: Aporte por Regulación, 2011 - 2024	18
Gráfico N° 8 Concesión Chancay Acos: Intensidad Media Diaria, mensual, 2023 - 2024	19
Gráfico N° 9 Concesión Chancay Acos: Número de accidentes, 2019 - 2024	20
Gráfico N° 10 Concesión Chancay Acos: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024	21
Gráfico N° 11 Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable, 2024	21
Gráfico N° 12 Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2023 - 2024	22
Gráfico N° 13 Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2023 - 2024	22
Gráfico N° 14 Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2011-2024 ..	23

ÍNDICE DE FIGURAS

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



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

CONCESIÓN ÓVALO CHANCAY / DV. VARIANTE PASAMAYO – HUARAL – ACOS



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño de la Concesión de la carretera Óvalo Chancay / Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos (en adelante, la Concesión o Carretera Chancay – Acos) durante el año 2024. 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 transitabilidad 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 2024, el Concesionario ha desarrollado trabajos de mantenimiento rutinario que son pagados a través del PAMO.

Al finalizar el 2024, 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 2024 circularon por la vía concesionada un total de 262,3 mil unidades vehiculares, lo cual representó un incremento de 3,1 % con relación al tráfico registrado el año anterior (254,4 mil). Cabe mencionar que, del total de vehículos que circularon por la infraestructura durante 2024, el 90,9 % fueron vehículos ligeros y el 9,1 % fueron vehículos pesados.

Los pagos por concepto de Aporte por Regulación efectuados por el Concesionario a favor del Ositrán ascendieron S/ 103,1 mil, lo cual representó un incremento de 5,0 % con relación a los pagos



efectuados en 2023 (S/ 98,1 mil).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024. Al respecto, se observa que el indicador de Intensidad Media Diaria – IMD fue de 716 vehículos por día aproximadamente, lo cual representó un incremento de 2,8 % con relación al indicador registrado el año anterior (696 vehículos por día). En lo que respecta al número de accidentes vehiculares registrados, estos pasaron de 8 en 2023 a 2 accidentes para el año 2024, lo cual representó una menor cifra (-75,0 %) en comparación con los accidentes registrados en 2023. Cabe precisar que se registraron 2 personas heridas. Por otro lado, no se presentaron reclamos de usuarios ante el Concesionario ni sanciones ni penalidades al Concesionario.

Durante 2024, la recaudación por el cobro de peaje creció en 8,7 % respecto de lo registrado el año anterior, pasando de S/ 800,7 mil recaudados en el 2023 a S/ 870,3 mil en el 2024 producto del incremento en las tarifas de peaje y del mayor tráfico registrado.

En cuanto a los ingresos totales del Concesionario Consorcio Chancay-Acos S.A., el mismo experimentó una contracción, al registrar unos ingresos ascendentes a S/ 6,3 millones en 2024, monto inferior en 12,3 % frente a los S/ 7,2 millones reportados en 2023. No obstante, este retroceso fue parcialmente compensado por una reducción mayor de costos, que descendieron de S/ 6,4 millones en 2023 a S/ 5,2 millones en 2024 (-18,0 %), mejorando así los márgenes de rentabilidad.

Como resultado, la utilidad bruta alcanzó los S/ 1,08 millones en 2024, lo que representa un incremento del 31,8 % respecto al año anterior. En la misma línea, se revirtió la pérdida operativa del año anterior, logrando una utilidad operativa de S/ 701 mil, y el resultado neto del periodo se incrementó significativamente, al pasar de S/ 250 mil en 2023 a S/ 924 mil en 2024 (+269,4 %).

En términos financieros, los ratios de liquidez se consolidaron por encima de los niveles óptimos, con indicadores que superan holgadamente el umbral de 1,00. Esta situación refleja una posición de caja sólida y capacidad de cobertura de corto plazo. En paralelo, los indicadores de endeudamiento mostraron una mejora sustancial: el ratio Deuda – Patrimonio se redujo de 9,4 a 7,5, respaldado por un aumento del 38,1 % en el patrimonio neto, principalmente asociado a la reducción de pérdidas acumuladas.

Asimismo, los ratios de rentabilidad evolucionaron positivamente: el margen operativo pasó de -0,1 % en 2023 a 11,1 % en 2024, mientras que el margen neto se elevó de 3,5 % a 14,6 %, confirmando una mayor eficiencia operativa y financiera. El EBITDA aumentó en 219,5 %, y los indicadores de retorno sobre patrimonio (ROE: 22,8 %) y sobre activos (ROA: 2,7 %) consolidan una recuperación sostenida y un fortalecimiento general de la situación financiera del Concesionario durante el ejercicio.



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 2024, 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, 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 2024	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)¹. 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.

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

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

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 PAMO² en las partidas presupuestarias correspondientes.

¹ 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

² Se hará efectivo cuando se inicie la explotación de la vía concesionada.



- 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.
- 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.

- La empresa recibió pagos por concepto PAO durante el 2024 por un monto total de S/ 1,8 millones. Asimismo, también recibió pagos por el concepto de costos de operación y mantenimiento de la vía (PAMO) ascendieron a S/ 11 millones.
- Cabe señalar que, a diciembre de 2024, el Concesionario percibe ingresos por concepto de cobro de peaje, debido a que ya se encuentra en la fase de explotación de la carretera.

Modificaciones Contractuales

- A diciembre de 2024, el Concesionario y el Concedente han suscrito dos (02) Adendas al Contrato de Concesión. Los temas principales tratados en dichas Adendas se resumen en el Cuadro N° 3.

Cuadro N° 3	
Concesión Chancay Acos: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	30 de abril de 2010
Principales temas:	Se precisaron diversos aspectos operativos de las fórmulas establecidas en el Contrato de Concesión para el pago del Pago Anual por Obras (PAS), con la finalidad de ayudar a mejorar la ejecución del mismo. Además, en aras de ser consistente con las modificaciones anteriores se modificó el apéndice II del Anexo II referidos a los pagos que el Concedente debe efectuar al Concesionario en el Fideicomiso de Administración.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	11 de abril de 2017
Principales temas:	(1) Inclusión de párrafo en la cláusula 6.29 del Contrato de Concesión a fin de permitir la aceptación de las obras de Construcción. (2) Inclusión de párrafos en la cláusula 9.11 a fin de permitir la restitución de los Niveles de Servicio

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- 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) y el recientemente inaugurado Puerto de Chancay.



Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

II.4. Principales Activos de la Concesión

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



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

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

Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

19. En lo que respecta a las obras construidas en cada Tramo, a diciembre de 2024, 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.



II.5. Hechos de Importancia

21. En febrero de 2024, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) comunicó al Ositrán que se ha consensuado con el Concesionario un nuevo texto del Proyecto de Adenda N° 3 al Contrato de Concesión del tramo vial Óvalo Chancay – Dv. Variante Pasamayo – Huaral – Acos, con el objetivo de Reemplazar el término relativo a la tasa Libor por una nueva tasa de referencia, así como incorporar una cláusula anticorrupción.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

22. 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.
23. 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.
 - 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

24. 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 Ositrán³. 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

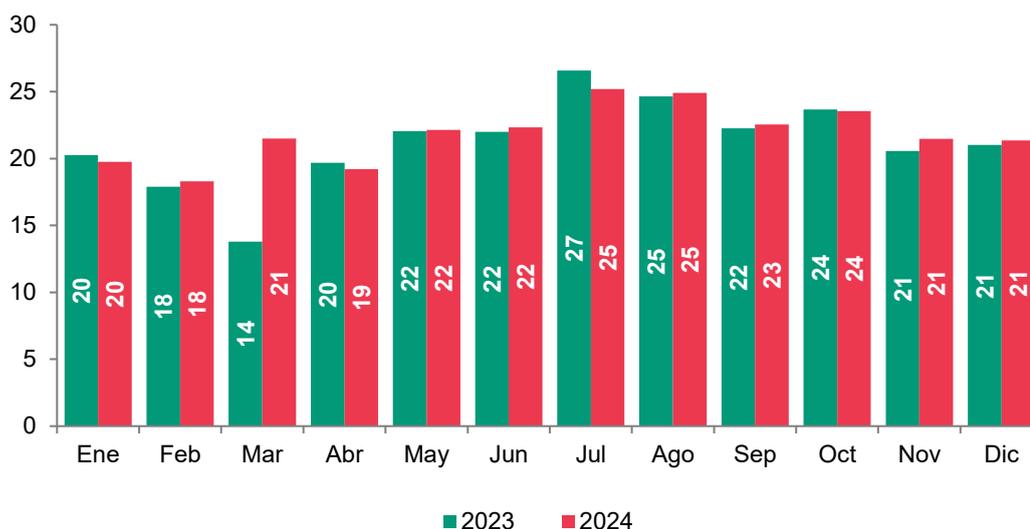
25. Durante el 2024, el número total de vehículos que transitaron por la carretera Chancay - Acos ascendió a 262,3 mil unidades, cifra superior en 3,1 % en relación con el tránsito registrado el año anterior (254,4 mil).

³ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. 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.



26. En particular, el Gráfico N° 1 muestra el tráfico mensual de vehículos durante los años 2023 y 2024, observándose que en la mayoría de los meses de 2024 se registró un mayor flujo vehicular respecto al mismo periodo del año anterior. Destacan especialmente el mes de marzo (+55,9 %), donde se presentó un crecimiento significativo en el número de vehículos. En contraste, enero (-2,4 %), abril (-2,4 %), julio (-5,2 %), octubre (-0,5 %) y mayo (-3,8 %) fueron los únicos meses que registraron una disminución en el tráfico vehicular respecto a 2023.

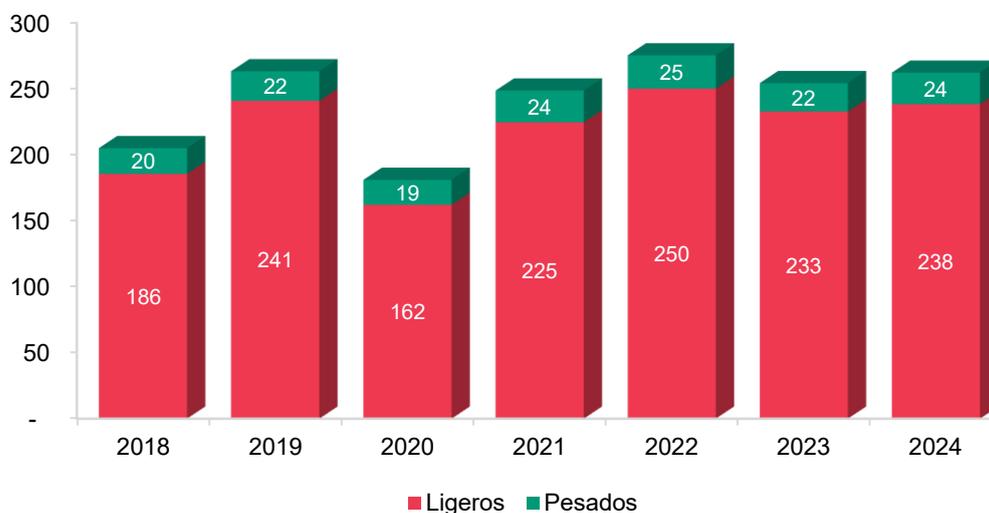
Gráfico N° 1
Concesión Chancay Acos: Tráfico vehicular por meses, 2023 - 2024
(en miles de unidades)



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

27. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 90,9 % del tráfico total en 2024 (238,3 mil unidades); mientras que los vehículos pesados representaron el 9,1 % restante (23,9 mil). Cabe señalar que, tanto el número de vehículos livianos como pesados se incrementó entre 2023 y 2024, pasando los vehículos livianos de 232,8 mil a 238,4 mil (+2,4 %); mientras que el tráfico de vehículos pesados pasó de 21,6 mil a 23,9 mil (+10,9 %).

Gráfico N° 2
Concesión Chancay Acos: Participación de tráfico por tipo de vehículo, 2024
(en miles de unidades)



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



Tráfico en ejes cobrables

28. En el Cuadro N° 6 se muestra el tráfico en términos de ejes cobrables durante 2024. Como se aprecia, los vehículos que circularon por la vía presentaron en total 292 mil ejes, lo cual representó un incremento de 3,8 % con relación al año anterior (281,4 mil ejes), en línea con el mayor tráfico vehicular registrado. Del total de ejes registrados en 2024, el 81,6 % correspondió a vehículos ligeros y el 18,4 % restante a vehículos pesados, destacando los vehículos de 2 y 3 ejes.

Cuadro N° 6
Concesión Chancay Acos: Tráfico en Unidades y Ejes Cobrables, 2024
 (En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

PEAJE HUATAYA	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	238,3	20,3	2,4	0,89	0,14	0,10	0,17	262,3
Ejes Cobrables	238,3	40,5	7,1	3,54	0,69	0,58	1,18	292,0

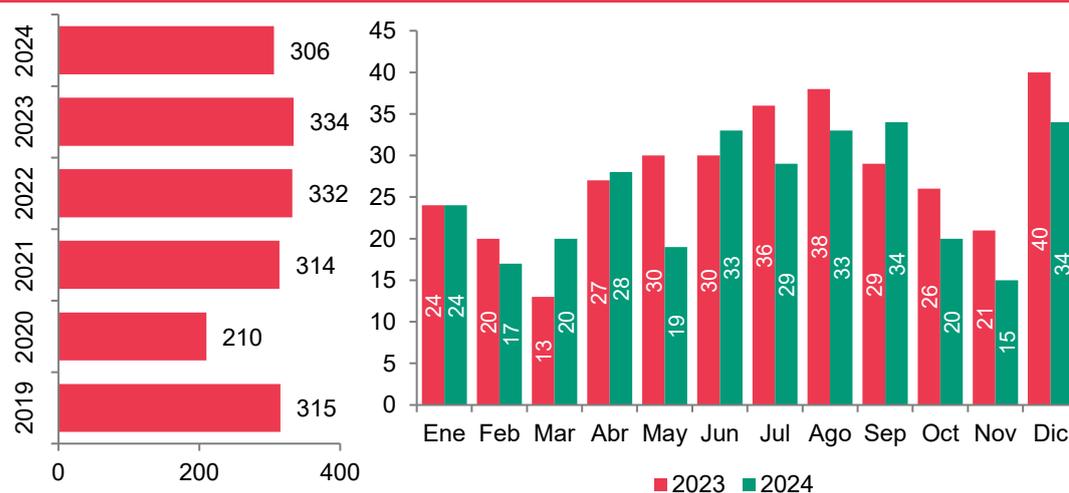
Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios complementarios

29. 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.
30. Al respecto, entre enero – diciembre de 2024, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 306, cifra que representó una reducción de 8,4 %, con relación a las llamadas efectuadas el mismo periodo del año anterior (334 llamadas). Como se aprecia en el Gráfico N° 3, en el año 2024, los meses de junio, agosto, septiembre y diciembre fueron los que concentraron el mayor número de llamadas.

Gráfico N° 3
Concesión Chancay Acos: Llamadas de emergencia, 2023 – 2024



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Asimismo, como se muestra en el Cuadro N° 7, de las 306 llamadas para reportar incidentes o accidentes en la vía efectuadas por los usuarios en 2024, la mayor proporción tuvo como objetivo solicitar auxilio mecánico (96,1 %), aunque en menor proporción también se registraron llamadas para reportar accidentes de tránsito (3,9 %). 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, 2024
(Número de llamadas)

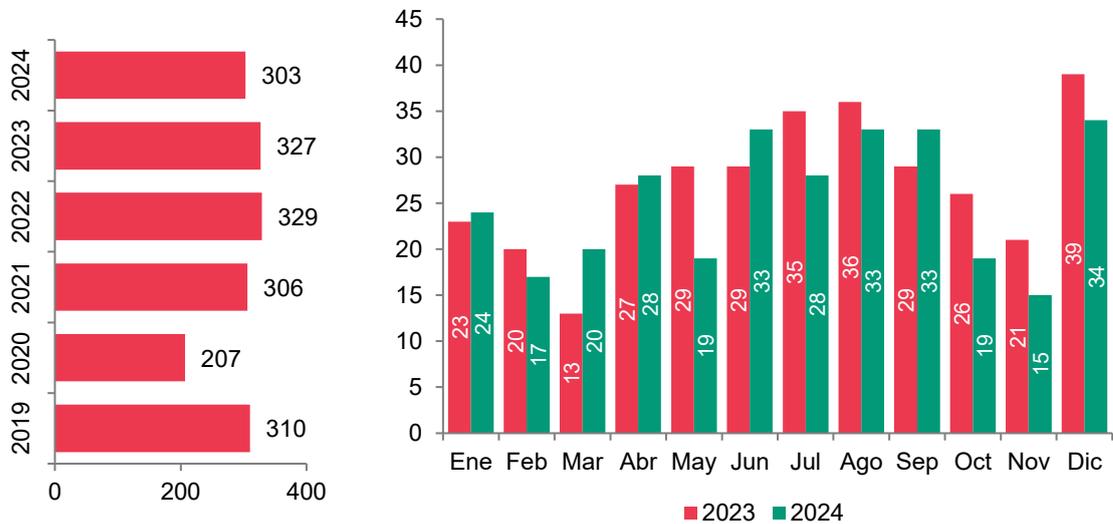
Motivo	¿Interrumpió la vía?	
	Sí	No
Auxilio Mecánico	-	294
Accidente de Tránsito	-	12

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante el año 2024, el Concesionario proporcionó un total de 303 servicios de atención de emergencia mecánica a lo largo del año, lo que representó una disminución de 7,3 % en comparación con el año anterior (327 servicios). Como se aprecia, en los meses de junio, agosto, septiembre y diciembre se presentaron la mayor cantidad de asistencias mecánicas.

Gráfico N° 4
Concesión Chancay Acos: Asistencias mecánicas, 2023 - 2024

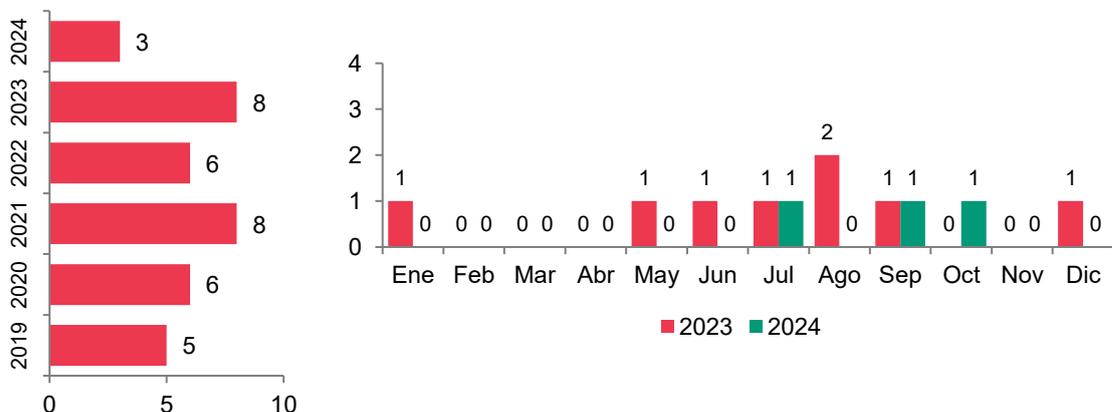


Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Adicionalmente, durante todo el 2024, el Consorcio Concesión Chancay Acos atendió un total de 3 emergencias relacionadas con atenciones médicas, cifra inferior en 62,5 % al registrado en 2023 (8 atenciones médicas).

Gráfico N° 5
Concesión Chancay Acos: Asistencias médicas, 2023 - 2024



Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



V. ESQUEMA TARIFARIO

34. 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 2024 asciende a S/ 3,00 y la diferenciada a S/ 1,50 (Ver Cuadro N° 8).
35. 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 2024, específicamente desde finales de marzo de dicho año, las tarifas se han elevado al nivel de S/ 3.00 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para la estación de Huataya, siendo esta tarifa 3,4 % superior a la del año previo.

Cuadro N° 8 Concesión Chancay Acos: Tarifas fijadas por el Regulador (Incluye IGV)		
Concesión	Tarifa	Descripción ^{1/}
Chancay-Huaral-Acos	Básica	3,00
	Diferenciada	1,50
		Por eje cobrable y por sentido. Por distancia recorrida de hasta 33,6 km.

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

Fuente: Concesionaria Chancay – Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

36. 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).

37. 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.

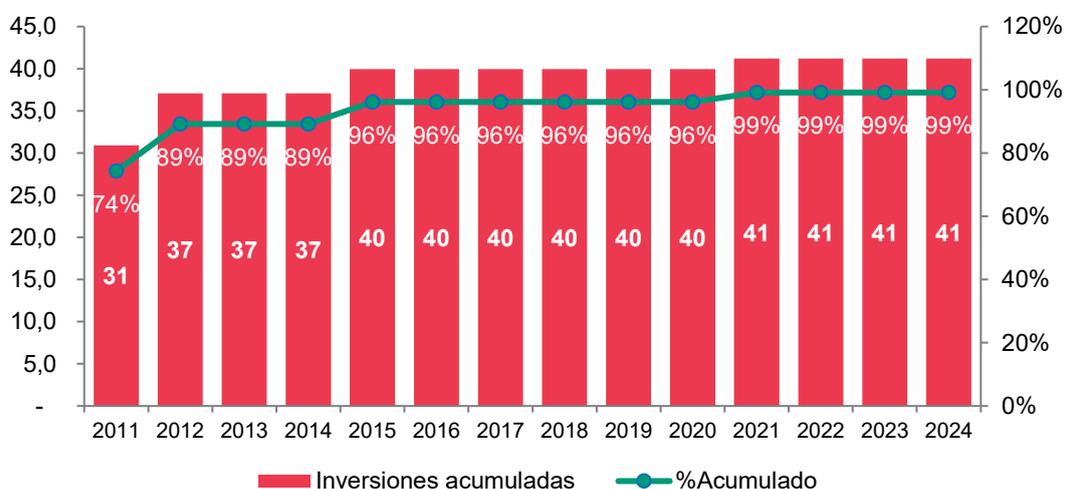
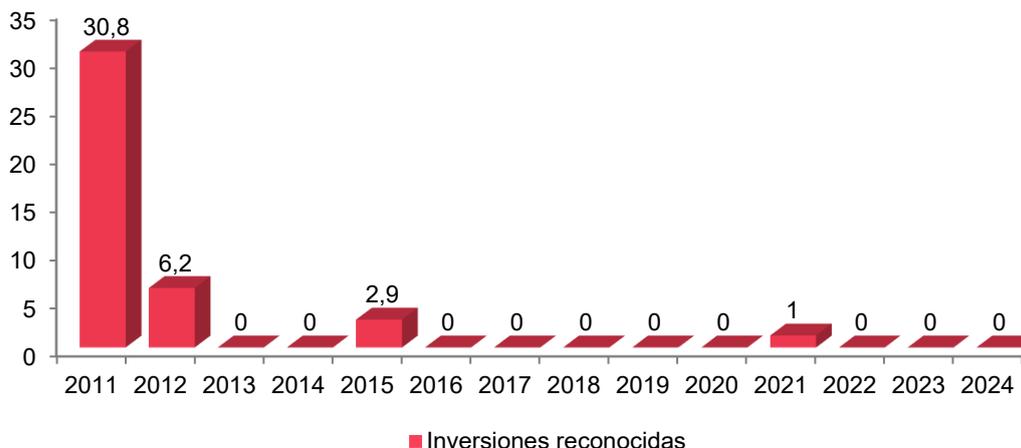
VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

38. Al 31 de diciembre del año 2024, 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), la 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 2024 el Concesionario no ha realizado inversiones. El Gráfico N° 6 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2011 hasta el 2024.



Gráfico N° 6
Concesión Chancay Acos: Inversiones reconocidas, 2011 - 2024



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

39. El año 2015, el Concesionario concluyó con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales)⁴, siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias⁵ y obras adicionales⁶. 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.
40. 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 ascendió a S/. 4,5 millones de soles, cuya culminación de obra se realizó en el mes de marzo 2021.

⁴ En particular, se culminaron las siguientes obras:

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

⁵ 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.

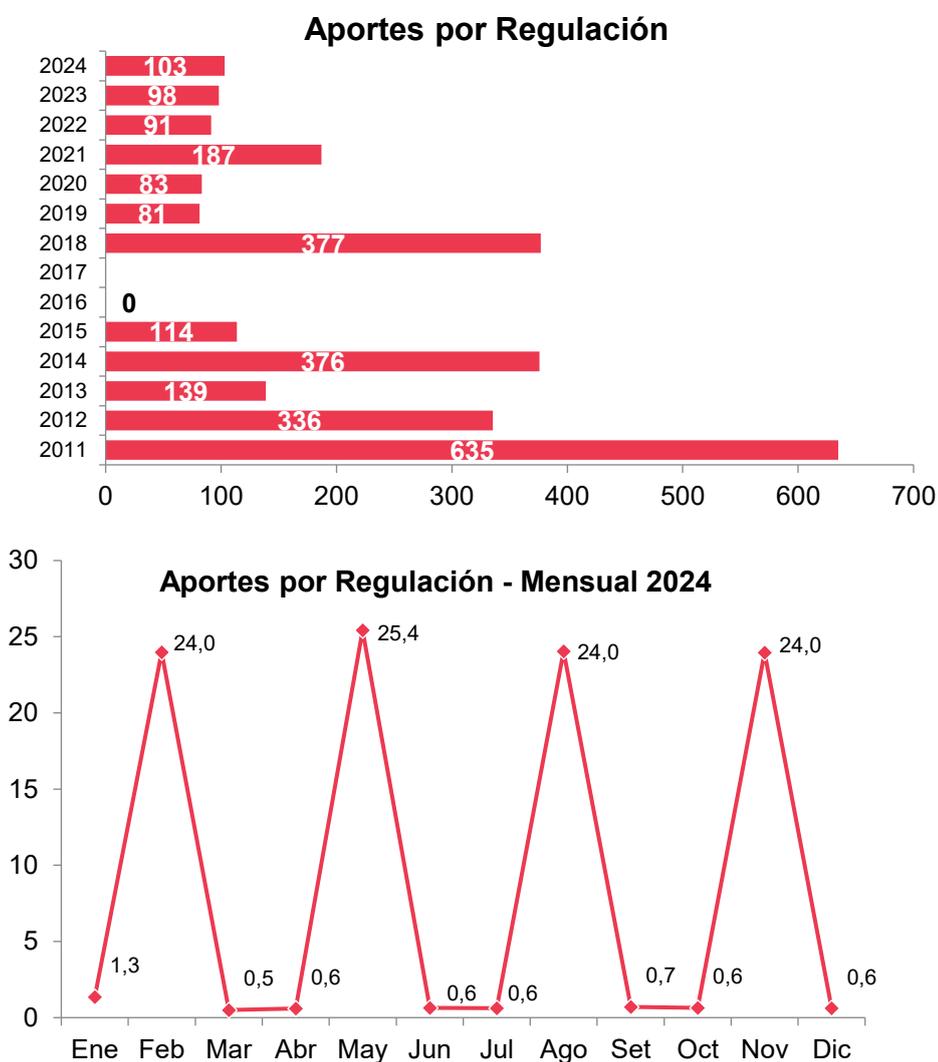
⁶ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



VI.2. Pagos al Estado

41. 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.
42. 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 2024, el Aporte por Regulación pagado al Ositrán por parte del Concesionario fue de S/ 103,1 mil, cifra superior en 5,0 % respecto del año anterior (S/ 98,1 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 - 2024
(en miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



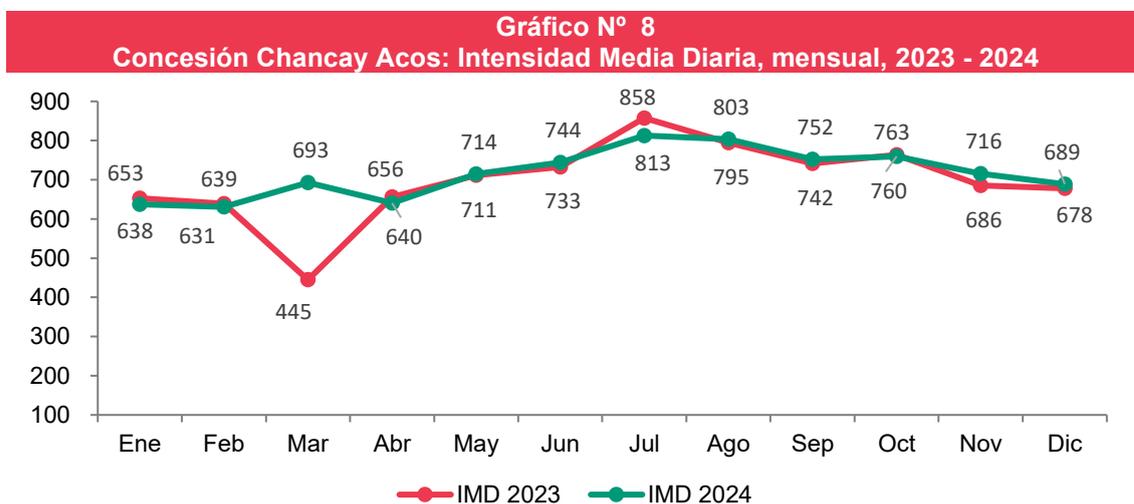
VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

43. 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.
44. 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 %.
45. Durante el 2024, el Concesionario logró cumplir con los niveles de servicio exigidos, pues durante el periodo se obtuvo un nivel de servicio global del 100 %⁷, porcentaje superior al nivel de servicio global exigido en el Contrato de Concesión (95 %).
46. Por otra parte, el Ositrán ha realizado la evaluación del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁸. El valor máximo de la rigurosidad media deslizando no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Durante el 2024, la rigurosidad de la vía concesionada registró un nivel de IRI de 1,77 metros por kilómetro⁹, cumpliendo con lo establecido el Contrato de Concesión de tener un valor inferior al umbral de 3,5.

VII.2. Indicadores de tráfico

47. En el Gráfico N° 8 se muestra la evolución del indicador de Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁰, 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.

⁷ Evaluación realizada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

⁸ 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.

⁹ Valor obtenido luego de que el concesionario procedió a subsanar los defectos identificados.

¹⁰ 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:

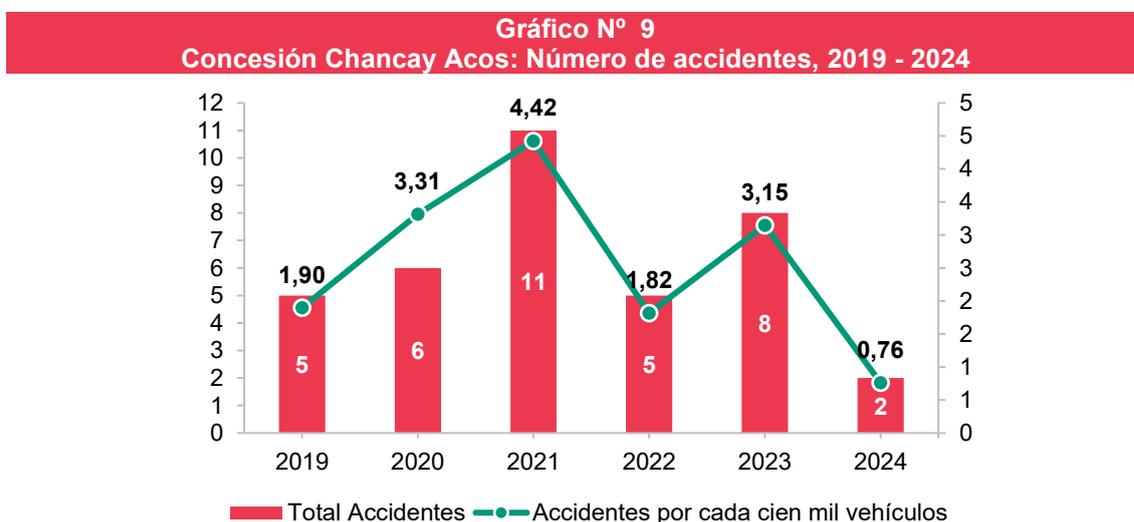
$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



48. Como se aprecia, el IMD promedio durante el año 2024 fue de 716 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. Cabe señalar que el mayor incremento se registró en marzo, donde se tuvo un mayor flujo vehicular en 2024, respecto al 2023 (+55,9 %).

VII.3. Accidentes

49. Durante el 2024, se registraron 2 accidentes a lo largo de la vía concesionada, que significó una caída de 75% respecto del número de accidentes registrados en 2023. Al medir el número de accidentes por cada cien mil vehículos, indicador que permite aislar la variación del tráfico vehicular, se aprecia una caída del indicador de 3,1 a 0,8 (accidentes por cada cien mil vehículos) entre 2023 y 2024, respectivamente (Ver gráfico N° 9).
50. Cabe mencionar que ambos accidentes ocurridos durante 2024 fueron accidentes de tipo B, es decir, que tuvieron como consecuencia personas heridas, no registrándose ningún fallecido. La cifra de heridos registrados en 2024 fue de dos (2) personas, lo que representó una cifra inferior a lo registrado el año anterior, en el que se registraron 10 personas heridas producto de los accidentes ocurridos.



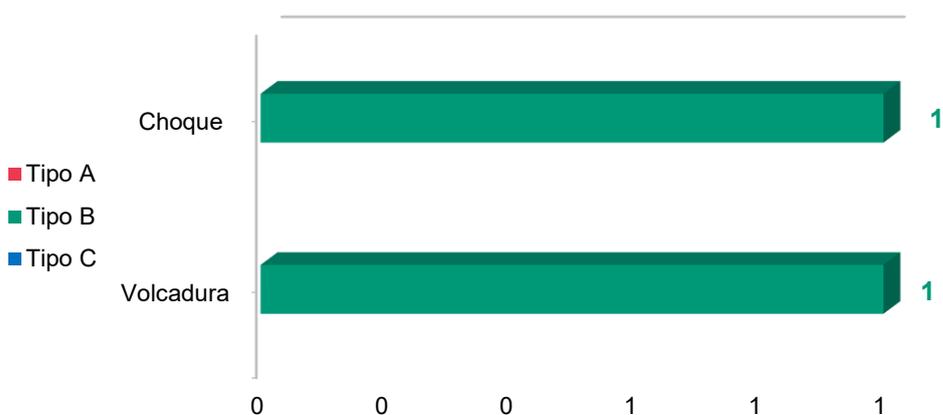
Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. El Gráfico N° 10 muestra el detalle de los accidentes ocurridos en 2024. Como se aprecia, de los 2 accidentes ocurridos, 1 estuvo asociados a despistes de los vehículos en la vía; mientras que el otro accidente a volcaduras.



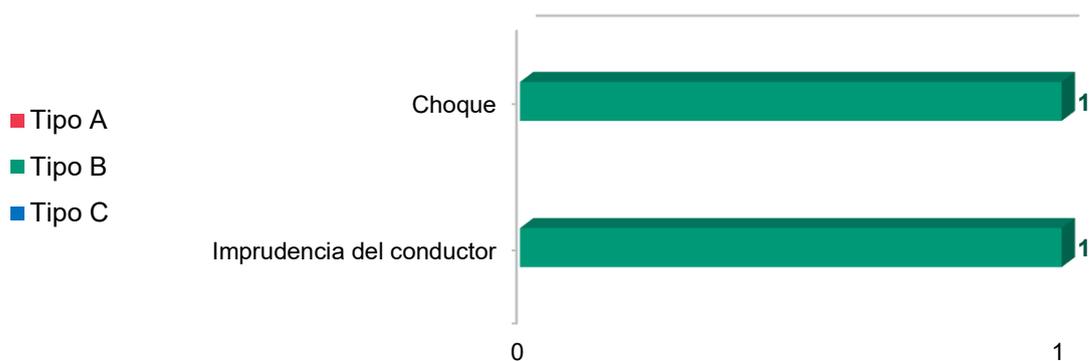
Gráfico N° 10
Concesión Chancay Acos: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024



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

52. Entre las causas probables de ambos accidentes ocurridos en el año 2024, uno (1 caso) se debe a los choques ocasionados por los vehículos, mientras que el otro accidente se debe a la imprudencia del conductor.

Gráfico N° 11
Concesión Chancay Acos: Accidentes de tránsito por causa probable, 2024

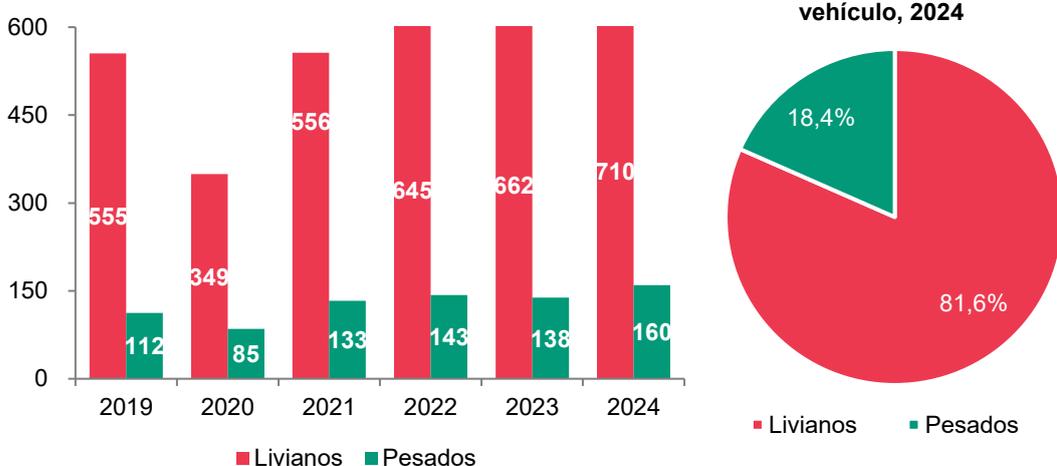


Fuente: Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

53. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 870,3 mil durante el año 2024, lo que representó un aumento de 8,7 % respecto de lo recaudado por el mismo concepto en 2023. Cabe señalar que el 81,6 % de la recaudación correspondió al cobro de vehículos ligeros, mientras que el 18,4 % restante correspondió a vehículos pesados, tal como se puede observar en el Gráfico N° 12.

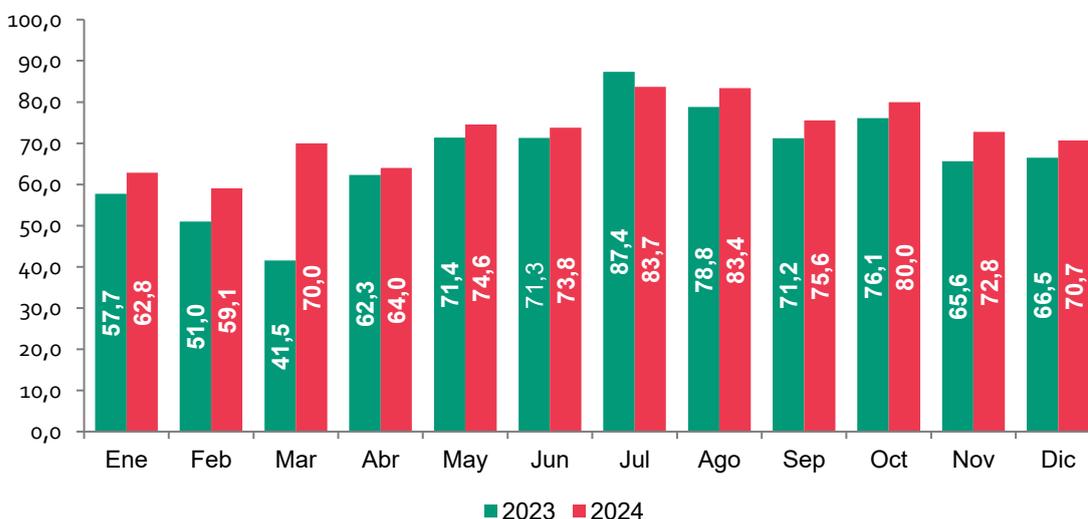
Gráfico N° 12
Concesión Chancay Acos: Recaudación por cobro de peaje 2019 – 2024
 (En miles de soles y %)



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

54. En el 2024, el mes en el que se registró la mayor recaudación de peaje fue julio con S/ 83,7 mil, aunque dicho monto fue inferior que lo recaudado el mismo mes del año anterior. Sin perjuicio de lo registrado en dicho mes, en todos los demás meses, la recaudación experimentó un incremento respecto al mismo periodo del 2023, debido a la mayor circulación de vehículos y al incremento de las tarifas.

Gráfico N° 13
Concesión Chancay Acos: Recaudación de peaje mensual, 2023 - 2024
 (En miles de soles)



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

55. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹¹, se puede obtener información sobre el PAO y PAMO devengado por el concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹².

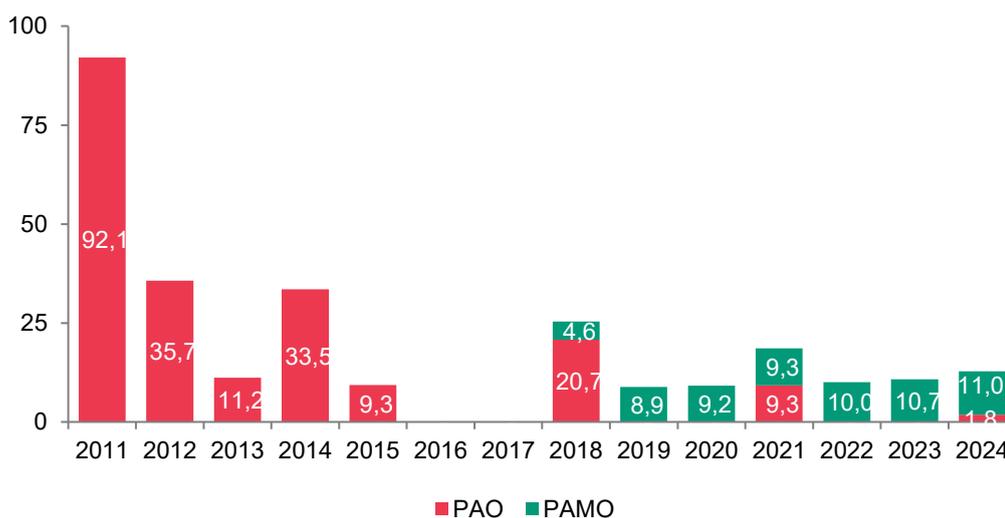
¹¹ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹² 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.



56. 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. Ahora bien, como se aprecia en el siguiente gráfico, durante los años 2016, 2017, 2019, 2020, 2022 y 2023 el Concesionario no ha percibido ingresos por concepto de PAO¹³. En general, entre 2011 y 2024, los ingresos acumulados por concepto de PAO y PAMO ascendieron a S/ 213,6 millones y S/ 63,8 millones, respectivamente.

Gráfico N° 14
Concesión Chancay Acos: Ingresos por concepto de PAMO y PAO, 2011-2024
(En millones de Soles)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados de Resultados Integrales

57. Considerando la naturaleza cofinanciada de la Concesión, los ingresos que obtiene el Concesionario proceden del Pago por Obra (PPO)¹⁴ y Pagos por Conservación y Mantenimiento (PAMO)¹⁵.
58. En el año 2024, el Concesionario reportó ingresos totales por S/ 6,3 millones, lo que representa una disminución de 12,3 % respecto a los S/ 7,2 millones registrados en 2023. Este retroceso se relaciona directamente con menores ingresos por operación y mantenimiento de la concesión.
59. De igual manera, los costos totales también se redujeron, pasando de S/ 6,4 millones en 2023 a S/ 5,2 millones en 2024, lo que equivale a una disminución del 18,0 %. Esta contracción en costos operativos permitió una mejora significativa en el margen bruto. En efecto, la utilidad bruta en 2024 ascendió a S/ 1,08 millones, lo que representa un incremento del 31,8 % respecto a los S/ 819 mil obtenidos en 2023. De esta manera, el margen bruto se ubicó en 17,1% en 2024.
60. Por otro lado, se aprecia una ligera reducción en los gastos de operación¹⁶ (de S/ 856 mil en 2023 a S/ 826 mil en 2024), lo que aunado a unos significativos ingresos operativos del 2024 (ascendentes a S/ 448 mil), conllevó a superar la pérdida operativa de S/ 11 mil en 2023 a una utilidad operativa de S/ 701 mil en 2024. Finalmente, la ganancia neta del año se incrementó en

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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 con los índices de serviciabilidad previstos en el contrato.

¹⁶ Corresponden comisiones intereses de préstamo, 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.



269,4 %, al pasar de S/ 250 mil en 2023 a S/ 924 mil en 2024, reflejando una mejora notable en la rentabilidad de la empresa durante el ejercicio.

Cuadro N° 9
Estado de Resultados Integrales, 2023 - 2024
(En miles de Soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Ingresos Totales	6 323	7 213	100,0%	100,0%	-12,3%
Ingresos por operación y mantenimiento	6 323	7 213	100,0%	100,0%	-12,3%
Costos Totales	(5 244)	(6 394)	-82,9%	-88,6%	-18,0%
Costos de operación de la concesión	(5 244)	(6 394)	-82,9%	-88,6%	-18,0%
Utilidad bruta	1 079	819	17,1%	11,4%	31,8%
Gastos de operación	(826)	(856)	-13,1%	-11,9%	-3,6%
Ingresos de operación	448	27	7,1%	0,4%	1550,1%
Utilidad operativa	701	(11)	11,1%	-0,1%	-6746,0%
Ingresos financieros	691	475	10,9%	6,6%	45,4%
Diferencia en cambio, neta	1	(37)	0,0%	-0,5%	-103,1%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	1 393	427	22,0%	5,9%	225,9%
Impuesto a la renta corriente	(197)	-	-	-	-
Impuesto a la renta diferido	(271)	(177)	-4%	-2%	53,1%
Ganancia (pérdida) neta del año	924	250	15%	3%	269,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

61. En lo que respecta al EBITDA¹⁷, registró un aumento de 219,5% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 333 000 a S/ 1,1 millón (es decir, un aumento de S/ 674 mil). Este importante resultado se encuentra alineado a la utilidad operativa positiva registrada en 2024.

Cuadro N° 10
EBITDA, 2023 - 2024
(En miles de Soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Utilidad Operativa	701	(11)	65,8%	-3,2%	-6746,0%
Depreciación y amortización	364	344	34,2%	103,2%	5,9%
EBITDA	1 065	333	100,0%	100,0%	219,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁷ 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.



IX.2. Estado de Situación Financiera

62. Al cierre de 2024, el activo total asciende a S/ 34,7 millones, lo que supone un incremento de 13,5 % frente a los S/ 30,5 millones de 2023. Este crecimiento se explica principalmente por el fuerte aumento del Activo Corriente, que creció 24,9 % (de S/ 22,8 millones a S/ 28,5 millones) y pasó a representar el 82,3 % del total de activos (74,8 % en 2023).
63. En 2024, el Pasivo Total alcanzó S/ 30,6 millones, un alza de 10,9 % respecto a los S/ 27,6 millones del ejercicio anterior, y representó el 88,3 % del total de Pasivo y Patrimonio (90,4 % en 2023). Del total del pasivo, el Pasivo Corriente se redujo a S/ 5,1 millones, representando el 14,6 % del total, mientras que el Pasivo no corriente creció a S/ 25,5 millones, equivalentes al 73,7 % del pasivo y patrimonio. Entre las cuentas de mayor peso destacan los “Ingresos Diferidos”, que aumentaron 20,2 %, y las “Cuentas por Pagar Comerciales”, que crecieron 23,9 % en 2024.
64. El Patrimonio Neto de 2024 asciende a S/ 4,1 millones, lo que equivale al 11,7 % del total de Pasivo y Patrimonio (9,6 % en 2023) y refleja un incremento de 38,1 % respecto a monto registrado en el ejercicio anterior. La mejora del Patrimonio neto se explica por la reducción de las pérdidas acumuladas (de –S/ 2,1 millones a –S/ 1,0 millón aproximadamente), mientras que la partida Capital Social, se mantuvo inalterable en S/ 5,0 millones en 2024.

Cuadro N° 11
Estado de Situación Financiera, 2023 - 2024
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVO CORRIENTE	28525	22831	PASIVO CORRIENTE	5078	5660
Efectivo y equivalentes de efectivo	25615	19436	Cuentas por pagar comerciales	198	160
Cuentas por cobrar comerciales	2452	2701	Otros pasivos por pagar	214	1
Servicios y otros contratados por anticipado	438	694	Cuentas por pagar a partes relacionadas	4415	5249
Cuentas por cobrar a empresa relacionada	20		Obligaciones financieras	251	250
ACTIVO NO CORRIENTE	6142	7713	PASIVO NO CORRIENTE	25533	21948
Otras cuentas por cobrar	3195	4179	Otras cuentas por pagar	268	20
Impuesto a la renta diferido	422	693	Cuentas por pagar a empresa relacionada	-	-
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	2173	2447	Obligaciones financieras	4016	4247
Intangibles	351	394	Ingresos diferidos	21249	17680
			TOTAL PASIVO	30611	27608
			PATRIMONIO NETO	4056	2936
			Capital social	5034	5034
			Resultados acumulados	(978)	(2098)
TOTAL ACTIVO	34667	30544	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	34667	30544

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – 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, 2023 - 2024
(En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2024	2023	2024/2023		2024	2023	2024/2023
ACTIVO CORRIENTE	82,3%	74,7%	24,9%	PASIVO CORRIENTE	14,6%	18,5%	-10,3%
Efectivo y equivalentes de efectivo	73,9%	63,6%	31,8%	Cuentas por pagar comerciales	0,6%	0,5%	23,9%
Cuentas por cobrar comerciales	7,1%	8,8%	-9,2%	Otros pasivos por pagar	0,6%	0,0%	14795,3%
Servicios y otros contratados por anticipado	1,3%	2,3%	-36,9%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	12,7%	17,2%	-15,9%
				Obligaciones financieras	0,7%	0,8%	0,4%
ACTIVO NO CORRIENTE	17,7%	25,3%	-20,4%	PASIVO NO CORRIENTE	73,7%	71,9%	16,3%
Otras cuentas por cobrar	9,2%	13,7%	-23,5%	Otras cuentas por pagar	0,8%	0,1%	1217,8%
Impuesto a la renta diferido	1,2%	2,3%	-39,1%	Cuentas por pagar a empresa relacionada	0,0%	0,0%	-
Edificaciones, maquinarias y equipos, neto	6,3%	8,0%	-11,2%	Obligaciones financieras	11,6%	13,9%	-5,5%
Intangibles	1,0%	1,3%	-10,8%	Ingresos diferidos	61,3%	57,9%	20,2%
				TOTAL PASIVO	88,3%	90,4%	10,9%
				PATRIMONIO NETO	11,7%	9,6%	38,1%
				Capital social	14,5%	16,5%	0,0%
				Resultados acumulados	-2,8%	-6,9%	-53,4%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	13,5%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	13,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IX.3. Indicadores Financieros

- Análisis de Ratios de Liquidez**

65. En 2023 y 2024, el Concesionario ha mantenido ratios de liquidez ampliamente superiores a 1,00, según las mediciones de los ratios de liquidez clásica¹⁸, prueba ácida¹⁹ y liquidez absoluta²⁰. Esto refleja una sólida capacidad financiera para enfrentar sus obligaciones de corto plazo, dado que los activos líquidos disponibles superan al pasivo corriente.
66. En 2024, los indicadores de liquidez continúan su tendencia creciente respecto a los años anteriores, alcanzando sus niveles más altos en el periodo analizado. Este incremento se explica, al igual que en 2023, por un crecimiento sostenido del activo corriente. En particular, el ratio de liquidez clásica se elevó de 4,03 en 2023 a 5,62 en 2024; la prueba ácida subió de 3,91 a 5,53; y la liquidez absoluta, que refleja los recursos inmediatamente disponibles, aumentó de 3,43 a 5,04. Estos resultados evidencian que el Concesionario reforzó significativamente su capacidad de cobertura de corto plazo, consolidando una posición financiera aún más robusta.

Cuadro N° 13
Ratios de Liquidez, 2023 - 2024

Ratios	2024	2023
Liquidez clásica	5,62	4,03
Prueba ácida	5,53	3,91
Liquidez absoluta	5,04	3,43

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹⁸ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁹ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente

²⁰ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

67. En los ejercicios 2023 y 2024, los principales ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio²¹, Endeudamiento del Activo²², Calidad de la Deuda²³ e Índice de Solvencia²⁴, muestran una mejora en la estructura financiera del Concesionario, reflejando una reducción en el nivel de apalancamiento. Esta evolución se explica principalmente por la disminución del pasivo corriente frente al crecimiento experimentado por el activo corriente.
68. El ratio Deuda – Patrimonio mostró un retroceso al pasar de 9,4 en 2023 a 7,5 en 2024, lo que implica que por cada sol de patrimonio se requieren ahora S/ 1,9 menos de deuda, reflejando un menor apalancamiento.
69. El ratio endeudamiento del activo también presentó una ligera mejora, disminuyendo de 90,4 % en 2023 a 88,3 % en 2024, indicando que una mayor proporción de los activos está siendo financiada con recursos propios.
70. El ratio calidad de la deuda experimentó una reducción entre 2023 y 2024, pasando de 20,5 % a 16,6 %, lo que implica una menor proporción de deuda de corto plazo (pasivo corriente) dentro del total del pasivo, lo que a su vez significa una mayor orientación hacia pasivos de largo plazo.
71. Finalmente, el índice de solvencia aumentó levemente de 1,11 en 2023 a 1,13 en 2024, de modo que en el ejercicio 2024, por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,3 de activo total. Dado que cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, se concluye que en el ejercicio 2024 la empresa registra una variación positiva en su nivel de solvencia respecto del 2023.

Cuadro N° 14
Ratios de Endeudamiento, 2023 - 2024

Ratios	2024	2023
Deuda - Patrimonio	7,5	9,4
Endeudamiento del Activo	88,3%	90,4%
Calidad de la Deuda	16,6%	20,5%
Índice de Solvencia	1,13	1,11

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

- **Ratios de Rentabilidad**

72. Los ratios de rentabilidad permiten evaluar la eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y recursos propios para generar utilidades.
73. En 2024, se evidencia una mejora sustancial en todos los indicadores de rentabilidad respecto a 2023. El margen bruto²⁵ pasó de 11,4 % en 2023 a 17,1 % en 2024, lo que representa un incremento de 5,7 puntos porcentuales, reflejando un mayor control de costos directos y mejor desempeño comercial. Lo anterior sumado a una contención de los gastos operativos incidió a que el margen operativo²⁶ se revierta, al pasar de un valor negativo en 2023 (-0,1 %) a uno positivo (11,1 %), mostrando una mejora de 11,2 puntos porcentuales.
74. De forma similar, el margen neto²⁷ creció de 3,5 % en 2023 a 14,6 % en 2024, es decir, experimentó una mejora de 11,1 puntos porcentuales. Esto implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos, la empresa generó S/ 14,6 de utilidad neta, frente a los S/ 3,5 del año anterior.

²¹ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²² Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²³ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

²⁴ Calculado como Activo Total / Pasivo Total

²⁵ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

²⁶ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

²⁷ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación



En general, se evidencia una mayor eficiencia de la empresa en el uso de sus recursos durante 2023.

75. El margen EBITDA²⁸, como medida del flujo operativo antes de depreciaciones y amortizaciones, también reflejó una mejora importante, al pasar de 4,6 % en 2023 a 16,8 % en 2024, con un incremento de 12,2 puntos porcentuales, en línea con la mejora observada en el margen operativo.

Cuadro N° 15		
Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2024		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	17,1%	11,4%
Margen Operativo	11,1%	-0,1%
Margen Neto	14,6%	3,5%
Margen EBITDA	16,8%	4,6%
ROE	22,8%	8,5%
ROA	2,7%	0,8%

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Concesionaria Chancay Acos S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

76. En cuanto a la rentabilidad sobre los recursos propios, el ROE²⁹ pasó de 8,5 % en 2023 a 22,8 % en 2024, lo que significa que por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 22,8 de utilidad neta, más del doble respecto al año anterior.
77. Finalmente, el ROA³⁰ aumentó de 0,8 % en 2023 a 2,7 % en 2024, reflejando una mayor eficiencia en el uso de los activos totales para generar beneficios, lo que se explica principalmente por el incremento en las utilidades netas.

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

²⁹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

78. 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 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En 2024, el tráfico total de vehículos ascendió a 262,3 mil unidades, lo que representa un incremento del 3,1 % en comparación con los 254,4 mil vehículos registrados en 2023. Del total, el 90,9 % correspondió a vehículos ligeros y el 9,1 % a vehículos pesados, ambos con una evolución positiva. El tráfico de vehículos ligeros aumentó en 2,4 %, mientras que el de vehículos pesados registró una variación positiva más significativa, con un incremento del 10,9 % respecto al año anterior.
 - (ii) Al 31 de diciembre de 2024, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán totalizaron USD 41,21 millones, lo que representa un avance del 99,1 % sobre el compromiso de inversión establecido en el contrato de concesión.
 - (iii) Durante 2024, el Concesionario transfirió S/ 103,1 mil al Ositrán por concepto de aporte por regulación, equivalente al 1 % de sus ingresos brutos. Este monto refleja un crecimiento del 5 % respecto a lo transferido en el ejercicio 2023.
 - (iv) En cuanto a la seguridad vial, se observó una mejora considerable: el número de accidentes disminuyó de 8 en 2023 a 2 en 2024, lo que equivale a una reducción del 75,8 % en la tasa de accidentes por cada cien mil vehículos. Como resultado, solo se registraron 2 personas heridas durante el año. Asimismo, no se reportaron reclamos de usuarios, ni se aplicaron sanciones ni penalidades al Concesionario.
 - (v) La recaudación por concepto de peaje alcanzó S/ 870,3 mil en 2024, lo que representa un incremento del 8,7 % respecto a los S/ 800,7 mil obtenidos en 2023. Este resultado fue impulsado tanto por el ajuste tarifario como por el mayor flujo vehicular.
 - (vi) En el año 2024, el Concesionario reportó ingresos por S/ 6,3 millones, lo que representa una disminución del 12,3 % en comparación con los S/ 7,2 millones registrados en 2023. Esta caída en los ingresos se encuentra asociada a menores pagos por operación y mantenimiento de la concesión, en el marco de su naturaleza cofinanciada. No obstante, en paralelo, los costos totales también se redujeron significativamente, pasando de S/ 6,4 millones en 2023 a S/ 5,2 millones en 2024, lo que equivale a una disminución del 18,0 %.
 - (vii) El efecto conjunto de la contracción tanto en ingresos como en costos determinó que la utilidad bruta del ejercicio 2024 ascienda a S/ 1,08 millones, lo que representa un incremento del 31,8 % respecto a los S/ 819 mil obtenidos en 2023. Esta mejora se tradujo en un margen bruto de 17,1 % en 2024, notablemente superior al 11,4 % registrado el año anterior, reflejando una gestión más eficiente de los costos directos.
 - (viii) Durante el 2024, la empresa mantuvo una posición de liquidez sólida, cuyos ratios se encuentran muy por encima del nivel crítico (1,00), lo que indica que la empresa conserva una alta capacidad para cumplir con sus obligaciones de corto plazo.
 - (ix) Los ratios de endeudamiento muestran una mejora en la estructura financiera del Concesionario. En 2024, el ratio Deuda – Patrimonio se redujo de 9,4 en 2023 a 7,5, lo que significa que por cada sol de patrimonio ahora se requieren S/ 1,9 menos de deuda, lo cual denota una disminución en el nivel de apalancamiento. Este resultado está respaldado por un crecimiento del patrimonio neto del 38,1 %, influenciado por la reducción de pérdidas acumuladas. Igualmente, la disminución del pasivo corriente frente al crecimiento experimentado por el activo corriente ha incidido en la mejora de otros indicadores de endeudamiento.
 - (x) Los indicadores de rentabilidad también muestran una evolución favorable. El margen bruto se elevó de 11,4 % en 2023 a 17,1 % en 2024, mientras que el margen operativo, que en 2023 fue negativo (-0,1 %), se recuperó hasta alcanzar 11,1 % en 2024, reflejando una importante mejora en la eficiencia operativa. Por su parte, el margen neto pasó de 3,5 % a



14,6 %, indicando que por cada S/ 100 de ingresos operativos, la empresa generó S/ 14,6 de utilidad neta. Estos resultados, junto con un incremento del 219,5 % en el EBITDA y mejoras en los retornos sobre activos (ROA) y patrimonio (ROE), evidencian una sólida recuperación y fortalecimiento financiero durante el ejercicio 2024 de la Concesionaria.



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">• Ovalo Chancay – Huaral (9,35 km.)• Huaral – Acos (55,65 km.)• Dv. Variante Pasamayo – Huaral (11,5 km.)	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">• Adenda 1: 30 de abril de 2010.• Adenda 2: 11 de abril de 2017.	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">• Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: 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.• Garantía de Fiel Cumplimiento de la Conservación: 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.• Garantía de Fiel Cumplimiento de la Conservación Contrato de Concesión: 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.	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"> ▪ En el tramo Ovalo Chancay - Huaral: Rehabilitación de lasuperficie asfaltada existente. ▪ En el tramo Huaral - Acos: Mejoramiento de la superficieasfaltada existente. 	Anexo III, Apéndice 1
12	Inicio de operaciones	- La fecha de inicio de la explotación es cuando se dé la aprobaciónde la totalidad de las obras de construcción por parte del Concedente.	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"> ▪ Servicios obligatorios (servicios que se implementaran 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 	Cláusula 1.13. Cláusula 8.10.
14	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 delInicio 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 lacarretera y una diferenciada en función a la distancia recorrida. 	Cláusula 9.2. Cláusula 9.5
15	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El peaje será reajustado en forma ordinaria por el concesionario, a partir del año calendario siguiente al de 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 al método de ajuste de peajes especificado en el contrato. ▪ En el reajuste se utilizará el Índice de Precios al Consumidorde 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 %) delIPC. - 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.
16	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. 	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"> ▪ De responsabilidad civil. ▪ Sobre los bienes en Construcción. ▪ De riesgos laborales. <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"> ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Por incumplimiento del Concesionario ▪ Por incumplimiento del Concedente ▪ Decisión unilateral del Concedente. <p>- Fuerza Mayor o Caso Fortuito</p>	<p>Cláusula 16.1.</p>
19	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciliación ▪ 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. <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"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Obras de Construcción. <p>- De la Conservación de las Obras.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Explotación de la Concesión. ▪ Régimen de Seguros. ▪ Consideraciones Socio Ambientales. ▪ Fideicomiso de administración. <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"> ▪ 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 ▪ El PAS tendrá como fuentes de pago el peaje y el cofinanciamiento. <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">▪ Asciede a USD 31 024 743,88 (sin IGV)▪ 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.	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">▪ Asciede a USD 2 034 618,95 (sin IGV)▪ 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.	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

Concesionario:	Consorcio Concesión Chancay Acos S.A.
Modalidad:	Cofinanciada
Periodo:	2019-2024

a) Tráfico

	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Unidades Vehiculares							
Huataya	Vehículos	263,325	180,998	248,693	275,396	254,352	262,262
Total Ligeros	Vehículos	240,872	162,111	224,637	250,125	232,784	238,348
Total Pesados	Vehículos	22,453	18,887	24,056	25,271	21,568	23,914
Número de Ejes Cobrables							
Huataya	Ejes	289,566	203,276	278,453	305,490	281,373	291,970
Ligeros	Ejes	240,872	162,111	224,637	250,125	232,784	238,348
Pesados	Ejes	48,694	41,165	53,816	55,365	48,589	53,622

b) Recaudación por Cobro de Peaje

	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total	Soles	667,437	434,412	689,563	788,185	800,710	870,254
Ligeros	Soles	555,074	349,320	556,404	645,296	662,308	710,398
Pesados	Soles	112,363	85,092	133,158	142,890	138,402	159,856

c) Accidentes

	UNIDAD	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accidentes	Personas	5	6	11	5	8	2
Heridos	Personas	11	11	10	10	10	2
Fallecidos	Personas	0	0	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
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de la Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante