

# 2014

## Informe de Desempeño de la Concesión de los tramos viales de la Red Vial N° 4: Pativilca – Santa - Trujillo y Puerto Salaverry - Empalme R01N



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## Contenido

Resumen Ejecutivo .....	4
I. Principales características del Contrato de Concesión .....	6
II. Servicios prestados .....	11
III. Hechos de importancia .....	13
IV. Tráfico de vehículos .....	14
V. Tarifas reguladas .....	17
VI. Inversiones .....	18
VII. Resultados financieros .....	19
VIII. Pagos al Estado .....	25
ANEXO .....	26



## Cuadros

Cuadro N° 1 Tramos y Sub-tramos viales en la red vial N° 4 .....	6
Cuadro N° 2 Obras comprometidas por el Concesionario .....	8
Cuadro N° 3 Inversión proyectada referencial en la Red Vial n° 4 .....	8
Cuadro N° 4 Ubicación de las unidades de peaje .....	11
Cuadro N° 5 Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por estación de peaje, 2014 .....	15
Cuadro N° 6 Variación anual del tráfico por estación de peaje, 2013-2014 .....	15
Cuadro N° 7 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables, 2014 .....	16
Cuadro N° 8 Tarifas vigentes en el 2014 .....	17
Cuadro N° 9 Estado de Resultados Integrales, 2013-2014 .....	20
Cuadro N° 10 Estado de Situación Financiera, 2013 y 2014 .....	21
Cuadro N° 11 Ratios de liquidez, 2011 - 2014 .....	23

## Gráficos

Gráfico N° 1 Tramo Concesionado Red Vial N° 4 .....	7
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo .....	14
Gráfico N° 3 Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2014 .....	16
Gráfico N° 4 Recaudación anual por estación de peaje .....	19
Gráfico N° 5 Indicadores de rentabilidad, 2011 - 2014 .....	22
Gráfico N° 6 Ratios de endeudamiento, 2011 - 2014 .....	24
Gráfico N° 7 Aportes por regulación para el periodo 2011 – 2014 .....	25



# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 4



## Resumen Ejecutivo

La Red Vial N° 4 se encuentra concesionada a la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., tras haber firmado contrato el 18 de febrero de 2009. La sociedad concesionaria es subsidiaria de OHL Concesiones, empresa internacional del Grupo OHL que participa en 17 concesiones de carreteras, puertos y aeropuertos en España y América Latina; asimismo, posee el 15% de participación en Abertis, compañía internacional dedicada a la gestión de concesiones de infraestructura vial, aeroportuaria y de telecomunicaciones.

La concesión de la Red Vial N° 4 es de tipo autosostenible y se otorgó por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*). La concesión involucra una extensión de 356,21 km y una inversión referencial de USD 286,17 millones (inc. IGV). Comprende la construcción de la segunda calzada desde Trujillo hacia el sur producto de la oferta del concurso y la operación y conservación de esta obra. Adicionalmente, el proyecto incluye la operación y conservación de la segunda calzada de los tramos viales Pativilca-Santa-Trujillo y Salaverry – Empalme R01N, por un aproximado de 283 km.

### DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

Concesionario	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Accionistas de la Concesión	OHL Concesiones: 100%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras adicionales
Inversión comprometida	USD 286,17 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 37,72 millones (sin IGV)
Inicio de la Concesión	18 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	Ninguna

A partir del 2014 el Concesionario brinda los servicios obligatorios que establece el contrato de concesión. Entre estos servicios se encuentran el servicio de central de emergencias, el sistema de comunicación en tiempo real de emergencias, servicio de ambulancia, traslado de vehículos y una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú en cada estación de peaje.

El tráfico de vehículos durante el 2014 se incrementó en 4,6%, totalizando 7,55 millones de vehículos. El 58,9% de este tráfico corresponde a vehículos pesados, mientras que el 41,1% a vehículos ligeros. Las estaciones de peaje que concentran la mayor proporción del tráfico de vehículos son Vesique y



Virú con 33,9% y 28% respectivamente. Las estaciones de Fortaleza y Huarmey concentran el 19,6% y 18,4% del tráfico. Además, las estaciones de Vesique y Virú son las que reciben mayor proporción de vehículos ligeros debido a su cercanía a Chimbote y Trujillo, respectivamente.

Durante el 2014 se mantuvieron las tarifas vigentes desde noviembre de 2011. En las estaciones de Vesique y Virú se brindan tarifas diferenciadas a los vehículos autorizados por el MTC. Del total de vehículos que transitaron por la vía durante el 2014, el 91,7% pagaron una tarifa normal, el 8,3% la tarifa diferenciada.

A diciembre del 2014, la inversión ejecutada acumulada desde el inicio de la Concesión fue de USD 115,48 millones<sup>1</sup>. Por otro lado, para el año 2014, el Concesionario reportó inversiones por USD 34 millones<sup>2</sup>. Esta inversión consistió entre otras, en la construcción de la segunda calzada del tramo 4 (76 km), tramo 2 (22 km) y tramo 1 (26 km)

La recaudación por concepto de peajes en el 2014 fue de S/. 92,5 millones, lo cual representó un incremento de 6,6% respecto del 2013. Las estaciones de Huarmey y Vesique fueron las de mayor recaudación con 26,8% y 26,1% de los ingresos recaudados, respectivamente.

El margen de rentabilidad neta para el año 2014 fue de 7% (S/. 6,5 millones), inferior al 22,7% registrado en el 2013 (S/. 19,7 millones). Adicionalmente, el margen bruto y el margen operativo registraron un retroceso respecto del 2013, debido al incremento de los costos de los servicios y los gastos administrativos. Asimismo, la rentabilidad de los accionistas (ROE) ascendió a 1,8% mientras que la rentabilidad sobre los activos (ROA) fue de 0,8%.

El análisis de los ratios de liquidez muestra que el Concesionario posee una liquidez más que suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. A su vez, los ratios de apalancamiento se muestran bastante estables y a diciembre de 2014 el Concesionario poseía una estructura de 56% de deuda y 44% de patrimonio neto. Además, el Concesionario viene cumpliendo con la restricción de endeudamiento establecida por su contrato de préstamo sindicado con el Banco de Crédito del Perú, Corporación Andina de Fomento y *Credit Agricole Corporate & Investment Bank*.

En cuanto a los aportes por regulación, estos ascendieron a S/. 1,29 millones, lo cual significa un incremento de 26,9% respecto del 2013.

<sup>1</sup> Inversiones reconocidas por OSITRAN a diciembre del 2014.

<sup>2</sup> Plan de negocios 2015



# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 4

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 18 de diciembre de 2008, el Estado Peruano, a través de Proinversión, otorgó la Buena Pro de la Concesión de la Red Vial N°4 Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme Ro1N a la empresa de capitales españoles OHL Concesiones, perteneciente al Grupo OHL. OHL Concesiones participa en 17 concesiones de infraestructura vial, puertos y aeropuertos en España y América Latina. Además, OHL Concesiones posee el 13,9% de participación en Abertis, compañía internacional dedicada a la gestión de concesiones de infraestructura vial, aeroportuaria y de telecomunicaciones.
2. La suscripción del Contrato de Concesión se realizó el 18 de febrero de 2009 entre el Consorcio Autopista del Norte S.A.C. (AUNOR) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), actuando como Concedente en representación del Estado Peruano. El Contrato tiene como finalidad la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial N° 4 por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*). Esta red se encuentra constituida por los tramos de carretera que se muestran en el cuadro N° 1.

Cuadro N° 1 Tramos y Sub-tramos viales en la red vial N° 4					
RUTA	TRAMO	SUB-TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD (Km)
R1N	Pativilca - Santa	Pativilca - Huarmey	206,700	292,200	85,50
		Huarmey - Casma	292,200	381,820	89,62
		Casma - Chimbote	381,820	416,100	34,28
		Chimbote - Santa	416,100	448,640	32,54
R1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa - Chao	448,640	512,800	64,19
		Chao - Virú	512,800	528,250	15,42
		Virú - Cruce de la Pan. Norte con Puerto de Salaverry	528,250	557,010	28,76
R10	Pto Salaverry - Empalme Ro1N	Salaverry - Empalme Ro1N	0,000	5,900	5,90
<b>TOTAL</b>					<b>356,21</b>

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3. La Red Vial N° 4 conecta las ciudades de Pativilca, Huarmey, Casma, Chimbote, Chao, Salaverry y Trujillo, comunicando las provincias de Lima, Ancash y La Libertad. Forma parte integral de la Panamericana Norte con una extensión de 356 Km y se interconecta con la concesión de la Red Vial N° 5 en su extremo sur. La zona de influencia de la concesión posee una actividad agrícola y minera importante y por su cercanía con Lima Metropolitana, esta se encuentra dentro de su zona de abastecimiento, además de conectar los puertos de Salaverry y Chimbote.





Fuente: AUNOR.

### I.1. COMPROMISOS DE INVERSIÓN

4. La concesión comprende la ejecución de un conjunto de obras públicas que formaron parte del factor de competencia en la licitación. Así, el Estado consideró una longitud mínima de 170 kilómetros de construcción, del total de la longitud de la segunda calzada por construir (283,42 km), a partir de la cual los postores ofertarían. Dado que los postores ofrecieron construir el total de la vía, se consideró como factor de desempate la construcción de obras adicionales.
5. OHL se adjudicó la buena pro al ofrecer la construcción del total de la segunda calzada y la totalidad de las obras por construir, con excepción de la vía de evitamiento de Chimbote (ver Cuadro N° 2).
6. Asimismo, el Estado se encuentra a cargo de la realización de las obras de reconstrucción de los puentes Carrizales, Sechín, Huambacho y Lacramarca, además de la puesta a punto de 356 km de los tramos Pativilca – acceso al puerto Salaverry y Puerto Salaverry – Empalme Ro1N.



**Cuadro N° 2**  
**Obras comprometidas por el Concesionario**

TIPO DE OBRA	DENOMINACIÓN
Construcción de la segunda calzada	Segunda calzada de los tramos Pativilca - Santa - Trujillo
Construcción de vías de evitamiento	Evitamiento Virú - Chao Evitamiento Casma Evitamiento Huarmey
Construcción de óvalos	Óvalo Puerto Morín Óvalo Desvío Chavimochic Óvalo Desvío Guadalupito Óvalo Samanco Óvalo Huambacho Óvalo Tortugas Óvalo Desvío Huaraz Óvalo Desvío Paramonga
Construcción de pasos a desnivel	10 pasos a desnivel
Construcción de puentes peatonales	20 puentes peatonales

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

7. De esta manera, la empresa concesionaria es responsable de los tramos que construya y de los que le sean entregados por el Estado, una vez que éstos sean rehabilitados. En suma, la inversión referencial para la ejecución del total de las obras comprometidas asciende a USD 286,17 millones, tal como se muestra el Cuadro N° 3.

**Cuadro N° 3**  
**Inversión proyectada referencial en la Red Vial n° 4**  
**(En USD, incluido IGV)**

DESCRIPCIÓN	MONTO
<b>Segunda calzada</b>	<b>191 550 961</b>
<b>Obras nuevas</b>	<b>94 615 000</b>
Evitamiento Virú - Chao	32 170 000
Evitamiento Casma	26 055 000
Evitamiento Huarmey	19 590 000
Obras varias	16 800 000
<b>TOTAL</b>	<b>286 165 961</b>

Fuente: Resolución Directoral N° 309-2010-MTC/20.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## 1.2. PAGOS AL ESTADO

8. De conformidad con la cláusula 9.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar al Concedente un pago por derecho de concesión equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI).
9. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente por concepto de supervisión de obras el 4% del





presupuesto aprobado en el EDI. En caso existan obras adicionales ejecutadas por el Concesionario, se aplicará el 4% mencionado sobre el valor de las obras adicionales.

10. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 15.20 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y 10 de la Ley N° 27332, que asciende al 1% de los ingresos totales. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.

### I.3. REGULACIÓN TARIFARIA

11. De acuerdo al Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación, en las unidades de peaje existentes el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la calzada actual, el Concesionario debe cobrar en la unidad de peaje comprendida dentro de dicho tramo un peaje de USD 1,50 más IGV. En las demás unidades de peaje correspondientes a la calzada actual, el Concesionario debe mantener el peaje vigente a la fecha de inicio de la concesión, hasta que se produzca la entrega del tramo Santa – Pativilca, en el que el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje existentes y en la nueva unidad de peaje, un monto equivalente a USD 1,50 más IGV.
12. A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación total o parcial de las obras ejecutadas por el Concesionario, este deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, en ambas calzadas del tramo recibido, un peaje de USD 2,00 más IGV. Esta tarifa se activará en el caso del primer peaje (del tramo), solo cuando se produzca la aceptación de las obras de al menos 60 km y para los peajes siguientes, cuando se haya aceptado las obras hasta el peaje correspondiente.
13. En el caso de las obras de la segunda calzada, a partir del mes calendario siguiente de la aceptación de la totalidad de las obras, por parte del regulador, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje existentes un monto de USD 2,00 más IGV y tributos aplicables.
14. La cláusula 9.9 del Contrato de Concesión establece la forma en que deberán ajustarse las tarifas, por inflación y tipo de cambio, cada 12 meses de forma ordinaria.

En el caso de las unidades de peaje cuya base tarifaria sea de 1,50 USD:

$$Peaje_i = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

En el caso de las unidades de peaje cuya base tarifaria sea de 2,00 USD:

$$Peaje_i = [USD2,00 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_{0^i}}\right) \times TC_i] + [USD2,00 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_{0^i}}\right) \times TC_{0^i}]$$

Donde:

Peaje: es el monto a cobrar en Soles sin incluir el Impuesto General a las Ventas ni otros aportes de ley para vehículos livianos –o por eje para vehículos pesados.

i: es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario.



- o: es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto del Concedente y que ira variando de base hasta igualar al  $o^1$  según corresponda y de acuerdo a lo establecido en el Contrato.
- $o^1$ : es el mes de aceptación de la segunda calzada a cargo del Concesionario.
- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes  $i$  de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso este aún no haya sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la primera cláusula del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
15. De producirse una variación superior al 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario dentro de los 30 días calendario de solicitado por el Concesionario.



## II. Servicios prestados

16. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfirió a AUNOR 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 asociados a la inversión, así como con estándares e índices de serviciabilidad propios de la explotación de los tramos.
17. Asimismo, como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las tres unidades de peaje existentes y la nueva unidad de peaje concluida en febrero de 2011. La ubicación de dichas unidades se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 4 Ubicación de las unidades de peaje					
Ruta	Tramo	Sub-Tramo	Inicio (km.)	Fin (Km.)	LONGITUD (Km)
R1N	Pativilca - Santa	Pativilca - Huarney	206,7	292,2	85,50
		Huarney - Casma	292,2	381,8	89,62
		Casma - Chimbote	381,8	416,1	34,28
		Chimbote - Santa	416,1	448,6	32,54
R1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa - Chao	448,6	512,8	64,19
		Chao - Virú	512,8	528,3	15,42
		Virú - Cruce de la Pan. Norte con Puerto de Salaverry	528,3	557,0	28,76
R10	Pto Salaverry - Empalme Ro1N	Salaverry - Empalme Ro1N	0,0	5,9	5,90
<b>TOTAL</b>					<b>356,21</b>

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

18. El Contrato de Concesión establece que AUNOR tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
  - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
  - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia.
  - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
  - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 km.
  - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control.

El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje.

Si el servicio de traslado de un vehículo excediera los 100 km, el Concesionario está facultado a cobrar por el servicio de traslado que exceda la distancia en la que servicio es gratuito.

19. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a



elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.



### III. Hechos de importancia

20. Durante el año 2014 se realizaron obras en la segunda calzada las cuales incluyeron:
- Construcción de 76 km de segunda calzada en el Tramo 4: Huarmey – Pativilca (Km 216-292)
  - Construcción de 22 km de Segunda Calzada en el tramo 2: Santa – Casma (Km 387 - 405 y km 411-415)
  - Construcción de 26 km de Segunda Calzada en el tramo 1: Santa –Dv Salaverry (Km 461 – 487)

Por encargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se realizaron las siguientes actividades:

- Reubicación de Redes Eléctricas en el Tramo 1 (avance al 33%)
- Reposición del Sistema de Riego en km 206 al km 2016 del tramo 4 (avance al 15%)
- Reubicación de Fibra Óptica en Tramos 1 y 2 (avance al 100%)
- Ejecución de volteo en el Km 268 + 700 del Tramo 4 (Avance al 68%)
- Complementación a expedientes individuales de los premios de la red vial 4 (Al 100%)
- Seguimiento a gestión de liberación de predios en Tramos 1 y 2 (Al 85%)
- Reubicación de pozos subterráneos en el Tramo 2 (Al 55%)

En lo referente a estudios, se tienen:

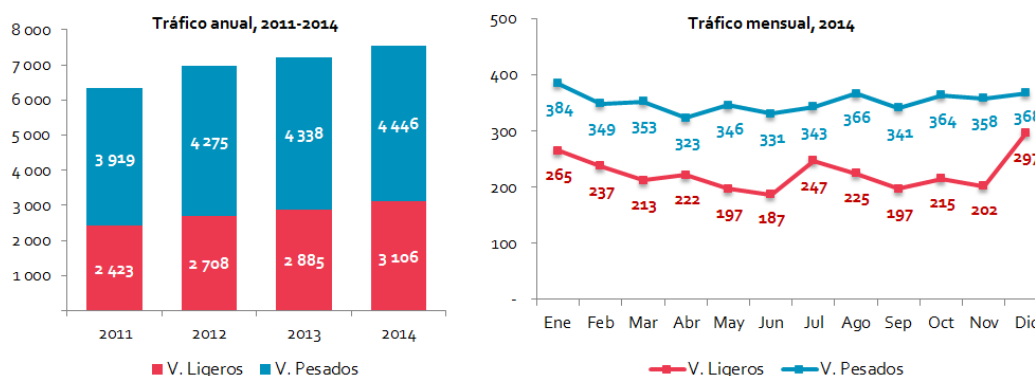
- Ingeniería de las obras de desempate: Diseños Conceptuales, propuestas de Ubicación y Trazo (Al 95%)
- Estudio de pre inversión del nuevo intercambio vial Salaverry (Al 100%)



## IV. Tráfico de vehículos

21. El total de vehículos que fueron contabilizados durante el 2014 ascendió a 7,55 millones de vehículos, lo cual representó un incremento del 4,6% respecto del año 2013<sup>3</sup>. El 41,1% del tráfico de vehículos del 2014 correspondió a vehículos ligeros mientras que el 58,9% a vehículos pesados.
22. El tráfico de vehículos ligeros se incrementó en 7,7% con respecto a 2013, mientras que el de vehículos pesados se incrementó en 2,5%. Al analizar la evolución del tráfico mensual, se puede apreciar un mayor volumen de vehículos pesados los meses de enero, agosto, octubre y diciembre, mientras que en el caso de vehículos ligeros los meses de enero, abril, julio y diciembre son los que registran un mayor volumen. El incremento del número de vehículos ligeros en esta temporada estaría asociados a asistencia a playas, semana santa, fiestas patrias y navidad

**Gráfico N° 2**  
**Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo**  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: AUNOR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. El tráfico total de vehículos es recogido por las 4 estaciones de peaje en operación y se distribuye de la siguiente forma: estación de Fortaleza 20%, estación de Huarmey 19,3%, estación de Vesique 34% y la estación de Virú 26,9%. Estas dos últimas estaciones poseen un mayor tráfico debido a su cercanía con las ciudades de Chimbote y Trujillo respectivamente.
24. De las cuatro estaciones de peaje en operación las de Vesique y Virú brindan una tarifa diferenciada a los vehículos autorizados por el MTC. Del total de vehículos que transitan la vía, el 91,7% paga la tarifa normal de peaje, el 8,3% de vehículos posee una tarifa diferenciada.

<sup>3</sup> El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.



**Cuadro N° 5**  
**Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por**  
**estación de peaje, 2014**  
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETO A PAGO DE PEAJE		TOTAL
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada	
Fortaleza	1 483 724	0	<b>1 483 724</b>
Huarmey	1 393 080	0	<b>1 393 080</b>
Vesique	2 075 320	485 908	<b>2 561 228</b>
Virú	1 974 652	140 000	<b>2 114 652</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6 926 776</b>	<b>625 908</b>	<b>7 552 684</b>

Fuente: AUNOR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

25. En el Cuadro N° 6 se puede observar la variación del tráfico por estación de peaje entre los años 2013-2014, destacando que el número de vehículos ligeros se incrementó en 221 mil vehículos (7,7%) mientras que los vehículos pesados se incrementaron en 108 mil vehículos (2,5%).
26. La estación de Vesique tuvo la mayor cantidad de vehículos ligeros con un 43% de vehículos contabilizados en la concesión, seguido por la estación del Virú con el 28%. De otro lado, para el caso de vehículos pesados, la estación de Virú tuvo la mayor cantidad de vehículos con 40% del total, seguido por la estación de peaje de Vesique con el 38,9%.

**Cuadro N° 6**  
**Variación anual del tráfico por estación de peaje,**  
**2013-2014**  
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2013	2014	VARIACIÓN ANUAL
<b>Vehículos ligeros</b>	<b>2 885 021</b>	<b>3 106 288</b>	<b>7,7%</b>
Fortaleza	442 280	462 506	4,6%
Huarmey	432 513	418 788	-3,2%
Vesique	1 264 958	1 352 720	6,9%
Virú	745 270	872 274	17,0%
<b>Vehículos pesados</b>	<b>4 338 083</b>	<b>4 446 396</b>	<b>2,5%</b>
Fortaleza	1 002 946	1 021 218	1,8%
Huarmey	963 543	974 292	1,1%
Vesique	1 172 912	1 208 508	3,0%
Virú	1 198 682	1 242 378	3,6%
<b>Total</b>	<b>7 223 104</b>	<b>7 552 684</b>	<b>4,6%</b>

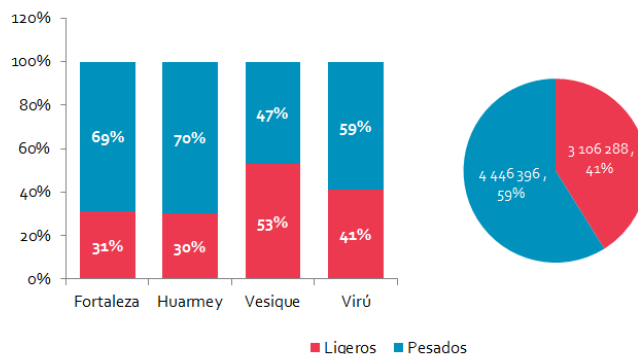
Fuente: AUNOR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. En cuanto a la distribución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en las estaciones de peaje, el tráfico de vehículos pesados es dominante con un 59% de participación del total del tráfico, a pesar del mayor crecimiento interanual registrado en el último año por los vehículos ligeros señalado anteriormente. Sin embargo, en la estación de Vesique, cercana a Chimbote, el tráfico de vehículos ligeros es mayor que la de vehículos pesados con una participación de 53%.



**Gráfico N° 3**  
**Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2014**  
(En unidades vehiculares)



Fuente: AUNOR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

28. Las estaciones de Virú y Vesique son las estaciones con mayor volumen de tráfico pesado. En el peaje de Virú se registró el paso de 1,2 millones de vehículos pesados, lo que representó el 27,9% del total de dicho tráfico en la concesión, mientras que el peaje de Vesique fue utilizado por 1,17 millones de vehículos pesados, lo que representó el 27,2% del total. Cabe señalar que, las estaciones de peaje de Fortaleza y Huarmey poseen el 23% y 21,9% respectivamente.
29. Considerando número de vehículos pesados, los vehículos de 6 ejes, con una participación del 33%, fueron los de mayor circulación; le siguen los vehículos de 3 ejes y 2 ejes que representan el 28% y 23%, respectivamente del total de dicho tipo de vehículos.
30. De acuerdo al número de ejes cobrables, los vehículos de 6 ejes representaron el 50% del total de ejes cobrables en la Concesión, mientras que los vehículos de 3 ejes y 2 ejes aportaron el 21% y 11% respectivamente del total de ejes cobrables.

**Cuadro N° 7**  
**Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables, 2014**  
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO						TOTAL
	2	3	4	5	6	7	
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>1 005 659</b>	<b>1 237 721</b>	<b>395 007</b>	<b>307 671</b>	<b>1 487 047</b>	<b>13 291</b>	<b>4 446 396</b>
Fortaleza	151 644	305 730	99 124	78 150	383 318	3 252	1 021 218
Huarmey	138 689	290 535	96 157	72 671	372 809	3 431	974 292
Vesique	321 956	326 788	99 288	75 050	381 626	3 800	1 208 508
Virú	393 370	314 668	100 438	81 800	349 294	2 808	1 242 378
<b>Ejes cobrables</b>	<b>2 011 318</b>	<b>3 713 163</b>	<b>1 580 028</b>	<b>1 538 355</b>	<b>8 922 282</b>	<b>93 037</b>	<b>17 858 183</b>
Fortaleza	303 288	917 190	396 496	390 750	2 299 908	22 764	4 330 396
Huarmey	277 378	871 605	384 628	363 355	2 236 854	24 017	4 157 837
Vesique	643 912	980 364	397 152	375 250	2 289 756	26 600	4 713 034
Virú	786 740	944 004	401 752	409 000	2 095 764	19 656	4 656 916

Nota: Incluye vehículos con tarifa diferenciada.

Fuente: AUNOR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





## V. Tarifas reguladas

31. Las tarifas vigentes durante el 2014 en las cuatro estaciones de peaje de la concesión de la Red Vial N° 4 se muestran en el Cuadro N° 8.

<b>Cuadro N° 8 Tarifas vigentes en el 2014</b> (En Nuevos Soles)			
Concepto	Unidad de cobro	Peaje	Tarifa (Peaje + Igv)
<b>1. Estaciones de peaje: Virú, Vesique y Fortaleza</b>			
Vehículo ligeros	Por unidad	8,56	10,10
Vehículos pesados de 2 ejes	Por eje	17,12	20,20
Vehículos pesados de 3 ejes	Por eje	25,59	30,20
Vehículos pesados de 4 ejes	Por eje	34,15	40,30
Vehículos pesados de 5 ejes	Por eje	42,63	50,30
Vehículos pesados de 6 ejes	Por eje	51,19	60,40
Vehículos pesados de 7 ejes	Por eje	59,66	70,40
<b>2. Estación de peaje: Virú (Tarifas diferenciadas)</b>			
Concepto	Unidad de cobro	Tarifa (Peaje + Igv)	
Vehículos ligeros diferenciado 1	Por unidad	5,50	
Vehículos ligeros diferenciado 2	Por unidad	6,80	
Vehículos pesados diferenciado 1	Por unidad	9,50	
Vehículos pesados diferenciado 2	Por unidad	12,60	
<b>3. Estación de peaje: Vesique (Tarifas diferenciadas)</b>			
Concepto	Unidad de cobro	Tarifa (Peaje + Igv)	
Vehículos ligeros diferenciado 1	Por unidad	2,80	
Vehículos pesados diferenciados 1	Por unidad	6,40	
<b>3. Estación de peaje: Huarmey /2</b>			
Concepto	Unidad de cobro	Tarifa (Peaje + Igv)	
Vehículo ligeros	Por unidad	5,25	6,20
Vehículos pesados de 2 ejes	Por eje	10,51	12,40
Vehículos pesados de 3 ejes	Por eje	15,76	18,60
Vehículos pesados de 4 ejes	Por eje	21,02	24,80
Vehículos pesados de 5 ejes	Por eje	26,27	31,00
Vehículos pesados de 6 ejes	Por eje	31,53	37,21
Vehículos pesados de 7 ejes	Por eje	36,78	43,40

Fuente: OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

1/ El cobro se realiza en un solo del sentido

2/ El cobro se realiza en ambos sentidos. Vigencia desde el 25 de mayo de 2013

32. La tasa de IGV empleada, de acuerdo a la Ley N° 29666<sup>4</sup>, es de 18% teniendo en cuenta que la norma redujo el IGV del 17% al 16% y que se debe incluir el Impuesto de Promoción Municipal de 2%.

<sup>4</sup> "Ley que restituye la tasa del impuesto establecida por el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo", dada el 16 de febrero de 2011 y publicada en el diario oficial El Peruano el 20 de febrero del mismo año.



## VI. Inversiones

### VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

33. Las inversiones efectuadas (y aprobadas por el Ositran para el 2014) por el Concesionario se encuentran relacionadas a la Segunda Calzada y a los estudios de las obras de desempate ofertadas. Estas inversiones ascendieron a USD 44,9 millones, lo que representa el 15,7% de las inversiones totales previstas para la Concesión.
34. De acuerdo a información del Concesionario, en el 2014 se invirtieron en obras de la segunda calzada un total de USD 34 millones, divididos en tres de los cuatro tramos proyectados.
35. En lo que respecta a obras de desempate, la empresa se encuentra en la etapa de estudios de ingeniería y estudios de impacto ambiental concernientes al intercambio vial Salaverry, Evitamiento Huarmey, Evitamiento Casma, Evitamiento Viru, 8 óvalos aprobados por Provías, pasos a desnivel y pasarelas.
36. Además se ha efectuado la ejecución de los peajes Fortaleza y Huarmey, con un monto de inversión de USD 5,4 millones, como parte de las instalaciones para la etapa de Operación de la Concesión.

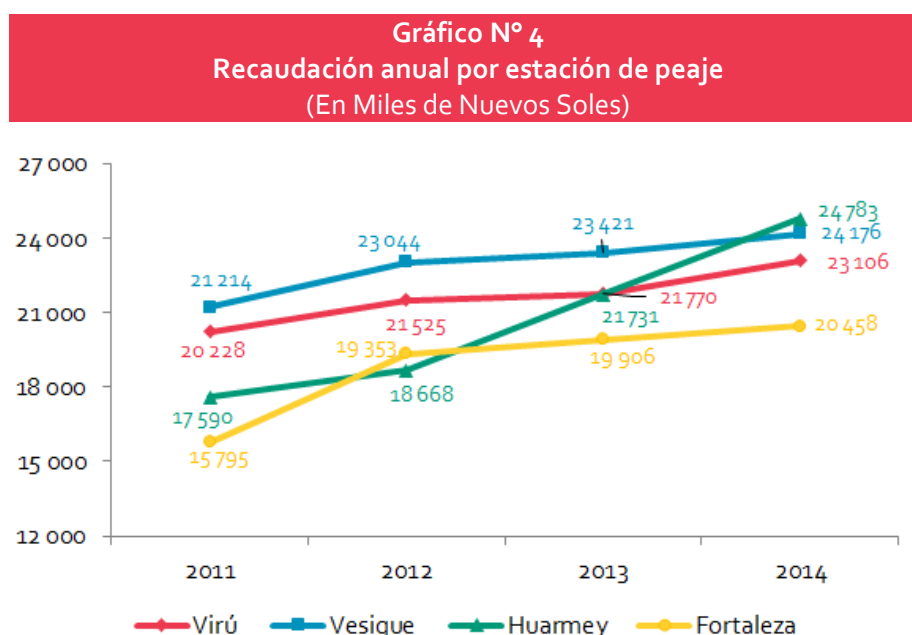
#### Obras Ejecutadas:

37. En la Segunda Calzada el Concesionario ha concluido la construcción de 70,40 Km. de carretera (a nivel de asfalto) en el tramo 3: Casma - Huarmey, 73,91 Km en el tramo 4: Huarmey - Pativilca; así como las Unidades de Peaje de Fortaleza (Km. 220+000) y Huarmey (Km. 314+000), obras que han sido aceptadas por el Concedente y que se encuentran en operación.



## VII. Resultados financieros

38. La recaudación anual por concepto de peaje se viene incrementando sostenidamente desde el inicio de la explotación, acorde con el incremento del tráfico registrado en los distintos peajes que forman parte de la Concesión. En el 2014 la suma recaudada por concepto de peaje alcanzó S/. 92,5 millones, cifra superior en 6,6% a la registrada en el año anterior. El Gráfico N° 4 muestra un incremento importante en las cuatro estaciones de peaje, siendo la estación de Huarmey la que tuvo el mayor incremento de recaudación con un 14% entre los años 2013 y 2014.



Fuente: AUNOR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Estado de Ganancias y Pérdidas

39. El Estado de Pérdidas y Ganancias del 2014 muestra que los ingresos se han incrementado en 6,6% con respecto al 2013. Los mayores ingresos se dieron en la estación de Huarmey donde se registró un 27% de los ingresos totales seguido por Vesique con el 26%, Virú con el 25% y Fortaleza con el 22%.
40. El costo operativo de los servicios se incrementó en 33,8%, con lo cual la utilidad bruta se redujo un 7,8% pasando de S/. 56,8 a S/. 52,3 millones en el 2014. El incremento en los costos operativos se debe a que las estimaciones para mantenimiento de conservación vial periódica, que pasó de S/. 12,1 a S/. 19,8 millones de soles.
41. Los gastos administrativos se incrementaron en 56,1% producto del incremento de servicios prestados por terceros (pasando de S/. 3, millones a S/. 6,8 millones) y las cargas diversas de gestión (de S/. 5,2 millones a S/. 7,8 millones), lo cual fue compensado en parte por un incremento de la cuenta de otros ingresos la cual paso de S/. 880 mil a S/. 5,4 millones de soles. Con ello, la utilidad operativa solo se redujo en 16% en el 2014.



42. Con respecto a los gastos financieros, estos se incrementaron en 95,9% mientras que se obtuvo una diferencia cambiaria negativa mayor respecto del 2014.
43. Finalmente, se registró una utilidad neta de S/. 6,5 millones, reduciéndose un 66,9% respecto del 2013, donde dicha cifra ascendió a S/ 19,7 millones.

**Cuadro N° 9**  
**Estado de Resultados Integrales, 2013-2014**  
(En Miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	2013	2014	VARIACIÓN
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>			
Peaje Virú	21 770	23 106	6,1%
Peaje Vesique	23 421	24 176	3,2%
Peaje Huarmey	21 731	24 783	14,0%
Peaje Fortaleza	19 906	20 458	2,8%
<b>Total de ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>86 828</b>	<b>92 523</b>	<b>6,6%</b>
Costo de servicios	-30 033	-40 181	33,8%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>56 795</b>	<b>52 342</b>	<b>-7,8%</b>
Gastos de Administración	-13 069	-20 398	56,1%
Otros ingresos, neto	880	5 451	519,4%
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>44 606</b>	<b>37 395</b>	<b>-16,2%</b>
Ingresos Financieros	1 222	-	-100,0%
Gastos Financieros	-1 849	-3 623	
Diferencias de cambio, neto	-4 952	-22 184	-348,0%
<b>Total</b>	<b>-5 579</b>	<b>-25 807</b>	<b>-362,6%</b>
<b>Utilidad del periodo antes de Impuesto a la Renta:</b>	<b>39 027</b>	<b>11 588</b>	<b>-70,3%</b>
Impuesto a la Renta	-19 320	-5 068	-73,8%
<b>Utilidad neta del ejercicio</b>	<b>19 707</b>	<b>6 520</b>	<b>-66,9%</b>

Fuente: Estados financieros auditados 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Estado de Situación Financiera

44. De acuerdo al Estado de Situación Financiera 2014 de AUNOR los activos de la empresa se han incrementado en 20% con respecto al 2013.
45. Los activos corrientes, que representan el 14% del total de activos, se incrementaron en un 64%, principalmente por el aumento del efectivo restringido (cuentas recaudadores del fideicomiso de las Concesión) que pasó de S/. 13,2 millones a S/. 38,3 millones y el efectivo (cuentas bancarias de libre disponibilidad), que paso de S/. 23,7 millones a S/. 34,2.
46. Dentro de los activos no corrientes, los activos intangibles que representaron el 82% del total de éstos, se incrementaron de S/. 468 millones a S/. 567 millones (un aumento del 21%).
47. Los activos no corrientes están conformados por los avances de obra de la segunda calzada por S/. 380 millones, gastos financieros acumulados por S/. 104 millones, asesorías de obras de construcción por S/. 17 millones, nueva unidad de peaje de Huarmey por S/. 10 millones, entre otras.



48. En referencia a las cuentas del activo no corriente, las cuentas por cobrar a empresas relacionadas, que representan casi el 10% del activo no corriente, se redujeron en 20%.
49. Por su parte, los activos intangibles, que representan el 71% del activo no corriente, se incrementaron en 21%. Este crecimiento en las cuentas de activos intangibles es explicado en su mayor parte por el incremento de la cuenta de costos de construcción (avance de obra de la segunda calzada, gastos financieros, asesorías de obras de construcción, supervisión de obras de construcción) y que representa el 92% de los activos intangibles netos.
50. En cuanto a la estructura del pasivo y patrimonio neto, el pasivo corriente representa el 5,5%, el pasivo no corriente el 48,5% y el patrimonio el 46% del total. El pasivo corriente se redujo en 4,6% debido a la reducción de las cuentas por pagar a relacionadas y otras cuentas por pagar.
51. El pasivo no corriente, por su parte, se incrementó en 51,1% debido al incremento en 53% de la cuenta de obligaciones financieras que representa el 81,7% de los pasivos no corrientes y el incremento de 46% de las provisiones que representan el 14,5% de la cuenta de pasivos no corrientes.
52. El patrimonio también se incrementó en 39% debido a un incremento en 69% del capital social, que representa el 66% del patrimonio neto, y un incremento de 4% de los resultados acumulados, cuenta que representa el 33% del patrimonio neto. Esta última cuenta, de resultados acumulados se incrementó en S/. 4,5 millones.

**Cuadro N° 10**  
**Estado de Situación Financiera, 2013 y 2014**  
(En Miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2013	2014	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2013	2014
<b>Activo corriente</b>	<b>68 839</b>	<b>112 609</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>123 508</b>	<b>14 021</b>
Efectivo	23 711	34 243	Cuentas por pagar comerciales	115 724	2 627
Efectivo restringido	13 226	38 330	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1	428
Cuentas por cobrar - recaudación de peajes	1 091	942	Pasivo por impuesto a las ganancias	3 220	-
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	164	198	Provisión por beneficios a los empleados	248	285
Otras cuentas por cobrar	20 896	21 494	Otras cuentas por pagar	3 614	10 681
Gastos pagados por anticipado	9 263	10 986	Obligaciones financieras	<b>701</b>	-
Activo por impuestos a las ganancias corriente	-	6 416			
Instrumentos financieros derivados	488	-			
<b>Activo no corriente</b>	<b>596 387</b>	<b>688 605</b>	<b>Pasivo no corriente</b>	<b>285 999</b>	<b>432 055</b>
Efectivo			Obligaciones financieras	231 152	353 008
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	97 159	77 990	Instrumentos financieros derivados	12 110	16 516
Otras cuentas por cobrar	9 151	22 494	Provisiones	4 273	62 531
Gastos pagados por anticipado	19 543	10 884			
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	862	1 868	<b>Patrimonio neto</b>	<b>255 719</b>	<b>355 138</b>
Activos por impuestos a las ganancias diferidos	1 436	8 135	Capital Social	138 970	235 295
Activos intangibles, neto	468 236	567 234	Reserva legal	10 518	12 489
			Resultados acumulados	114 367	118 916
			Otras reservas de patrimonio	-8 136	-11 562
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>665 226</b>	<b>801 214</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>665 226</b>	<b>801 214</b>

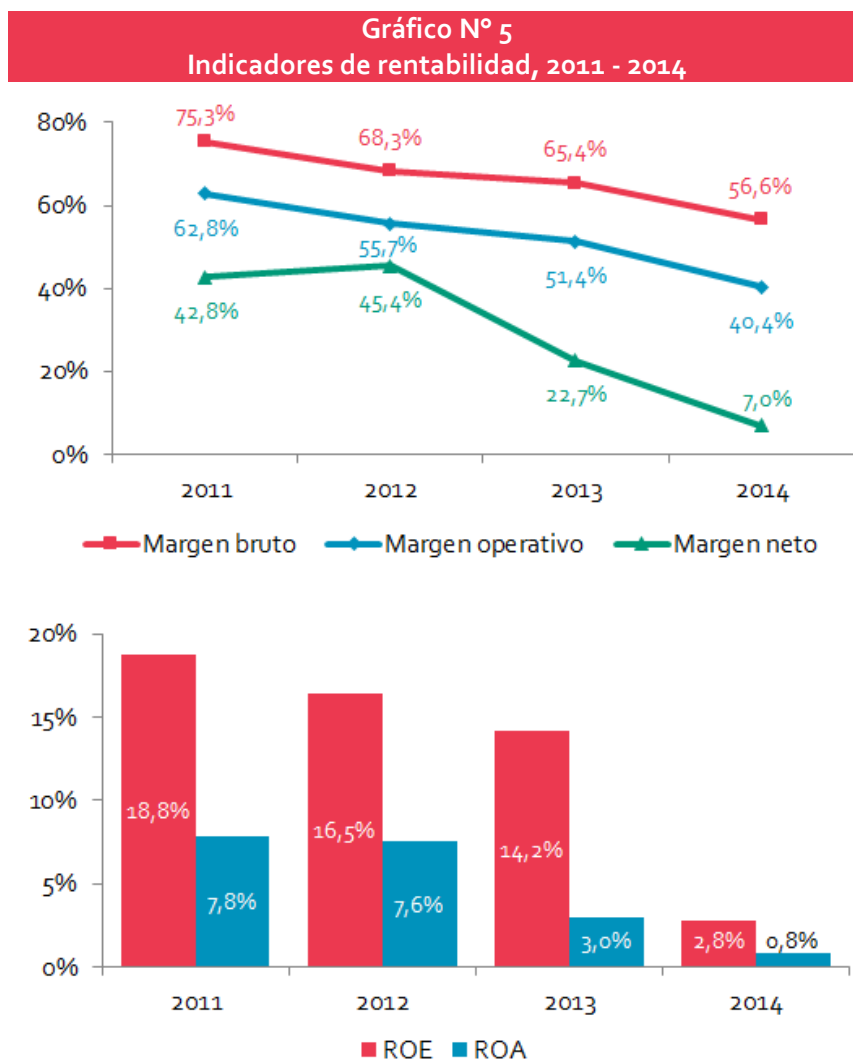
Fuente: Estados financieros auditados 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### **Indicadores Financieros**



53. De la observación de los ratios de rentabilidad se aprecia un deterioro de los márgenes bruto y operativo en el 2014. Esto se debe al incremento en el costo de los servicios, lo cual afecta el margen bruto, y a un incremento en los gastos de administración en el caso del margen operativo. Esto se ve reflejado en el margen de las utilidades netas las que se redujeron entre el 2013 y el 2014, pasando de S/. 19 millones a S/. 6 millones de soles.
54. Respecto al ROE<sup>5</sup>, se observa una disminución de 11 puntos porcentuales debido a la reducción de las utilidades netas en el año 2014 en un 66% y el incremento del 39% del patrimonio. En el caso del ROA<sup>6</sup> se observa que el índice de rentabilidad se redujo de 3% a 1%.



Fuente: Estados financieros auditados 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

55. Con respecto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo<sup>7</sup>, que para el 2013 fue negativo, indicando una necesidad de capital para la operación de la empresa, en el 2014 ascendió a S/. 98,5 millones. Este monto es 2,9% mayor al del 2011, y al seguir siendo positivo garantiza la

<sup>5</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>6</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

<sup>7</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.



existencia de capital para hacer frente a las obligaciones de corto plazo, del pasivo corriente. Esto se puede apreciar con mayor claridad al observar los ratios de liquidez general<sup>8</sup>, prueba ácida<sup>9</sup> y liquidez absoluta<sup>10</sup>.

56. El ratio de liquidez general indica que el activo corriente es casi 8 veces el pasivo corriente; similar es el resultado de la prueba ácida debido al escaso volumen de inventarios de la operación de la empresa. El ratio de liquidez absoluta también es bastante elevado, siendo más de 5 veces el pasivo corriente, lo cual garantiza la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo.

Cuadro N° 11				
Ratios de liquidez, 2011 - 2014				
RATIO	2011	2012	2013	2014
<b>Liquidez</b>				
Liquidez general	4,36	3,95	0,56	8,03
Prueba ácida	4,31	3,84	0,48	6,79
Liquidez absoluta	4,07	3,04	0,30	5,18
Capital de Trabajo	95 814	80 433	-54 669	98 588

Fuente: EEFF auditados 2014 AUNOR

57. Con respecto a los ratios de endeudamiento<sup>11</sup>, estos muestran un mayor apalancamiento de la empresa a partir del 2010 cuando el concesionario solicita el primer desembolso del préstamo aprobado por el Banco de Crédito del Perú, Corporación Andina de Fomento y *Credit Agricole Corporate & Investment Bank*.
58. Estos ratios en los últimos años han tenido un comportamiento variable. Así, como se observa en el gráfico, si bien estos indicadores se redujeron con respecto al 2013, siguen por encima de los valores de años anteriores.

<sup>8</sup> Liquidez General = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

<sup>9</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>10</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

<sup>11</sup> Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

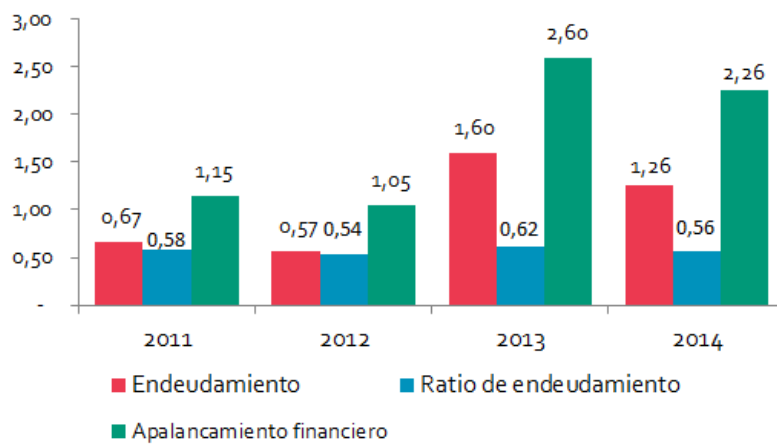
Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.



**Gráfico N° 6**  
**Ratios de endeudamiento, 2011 - 2014**



Fuente: Estados financieros auditados 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



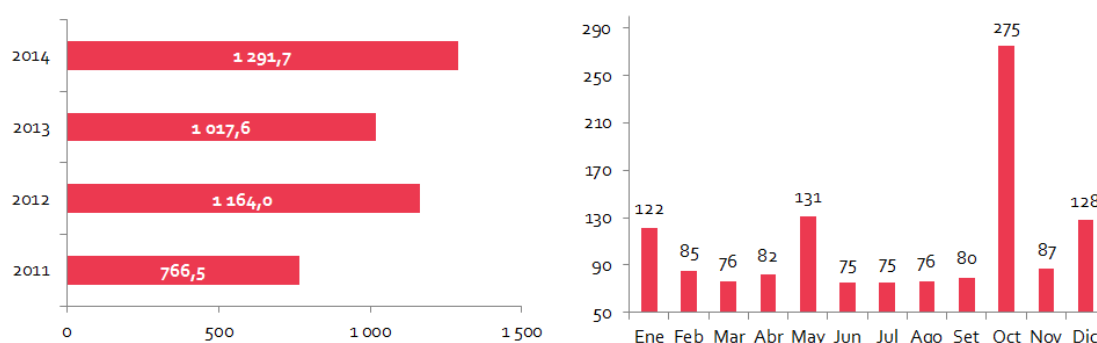


## VIII. Pagos al Estado

### *Aporte por Regulación*

59. En el 2013 el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 1,29 millones de soles, lo cual significa un incremento de 26,9% respecto del aporte del 2013. Este incremento está directamente vinculado con los mayores ingresos de la concesión, debido al incremento del tráfico en ejes cobrables.

**Gráfico N° 7**  
**Aportes por regulación para el periodo 2011 – 2014**  
 (Miles de Nuevos Soles)



Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



## ANEXO

<b>Ficha de contrato de concesión</b> <b>Concesionario: Autopista del Norte s.a.</b> <b>Carretera: Red Vial nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme Ro1N</b>			
<b>Fecha de actualización: 30 de junio de 2014</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 356.21 km, los cuales se encuentran subdivididos en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pativilca –Huarmey (85.5 km)</li> <li>• Huarmey – Casma (89.62 km)</li> <li>• Casma – Chimbote (34.28 km)</li> <li>• Chimbote – Santa (32.54 km)</li> <li>• Santa – Chao (64.19 km)</li> <li>• Chao – Virú (15.42 Km)</li> <li>• Virú – Puerto Salaverry (28.76 Km)</li> <li>• Puerto Salaverry – Emp Ro1N (5.90 Km)</li> </ul>	Cláusula 1.14.84 (p. 20) Anexo I Sección 4 Apéndice 1 (p.124)
2	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 30)
3	Postores interesados	<p>Seis fueron los postores que presentaron sus respectivas propuestas técnicas y económicas :</p> <p>Concesionaria del Sur, Concesionaria Vial del Norte, Consorcio Concesionaria Panamericana, Consorcio Promotora del Desarrollo de América Latina, Obras de Ingeniería, OHL Concesiones y el Consorcio Vías del Perú CCION.</p>	Proinversión.
4	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US D 286 millones (incluido el IGV).	Anexo VII: Propuesta económica
5	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Pativilca-Santa-Cruce Puerto Salaverry y Salaverry-Emp Ro1N, serán ejecutadas por el Concedente.</p> <p>Obra vial Nuevas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de Puentes y Pontones.</li> <li>• Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarmey.</li> <li>• Construcción de Óvalos.</li> <li>• Construcción de pasos a desnivel.</li> <li>• Construcción de puentes peatonales.</li> </ul> <p>Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca-Santa-Trujillo.</p> <p>Obras complementarias</p> <p>Unidades de peaje en la calzada actual</p> <p>Unidades de peaje en la segunda calzada</p> <p>Estaciones de peaje</p> <p>Otras obras de infraestructura y equipamiento</p>	Sección VI (p.38-46) Anexo 9 de las Bases (TUO-Hasta Circular N°61)
6	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada por Construir por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6. Propuesta Económica
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 500 000. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo.	Cláusula 3.5 a (p. 26)



**Ficha de contrato de concesión**  
**Concesionario: Autopista del Norte s.a.**  
**Carretera: Red Vial nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry –**  
**Empalme Ro1N**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 970 000,00. Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 6 000 000,00.</p>	<p>Cláusula 11.2 (p.63-64) Cláusula 11.3 (p.64-65)</p>
9	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <p>a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885) b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima</p>	<p>Cláusula 11.6 (p.65)</p>
10	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trato Directo</li> <li>• Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas</li> <li>Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> <li>• Reglas Procedimentales Comunes</li> </ul>	<p>Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.11 a) (p. 97) Cláusula 18.11 b) (p. 98,99) Cláusula 18.12 (p.100,111)</p>
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventos a la fecha de suscripción del contrato</li> <li>• Régimen de bienes</li> <li>• Ejecución de obras</li> <li>• De la Conservación de las Obras</li> <li>• Explotación de la Concesión</li> <li>• Régimen de Seguros</li> <li>• Consideraciones Socio Ambientales</li> <li>• Fideicomiso de Administración</li> </ul>	<p>Anexo IX</p>
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento del Plazo de la Concesión</li> <li>• Mutuo Acuerdo</li> <li>• Incumplimiento del Concesionario</li> <li>• Incumplimiento del Concedente</li> <li>• Decisión unilateral del Concedente</li> <li>• Fuerza mayor o caso fortuito</li> </ul>	<p>Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)</p>



**Ficha de contrato de concesión**  
**Concesionario: Autopista del Norte s.a.**  
**Carretera: Red Vial nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry –**  
**Empalme Ro1N**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Equilibrio Económico	<p>A la fecha de suscripción del Contrato, éste se encuentra en equilibrio económico y financiero en derechos, responsabilidad y riesgos.</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales. Dicho desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o de costos.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a reestablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</p>	Cláusula 9.12-9.15 (p. 60 - 62)
14	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad civil</li> <li>• Sobre los bienes en Construcción</li> <li>• Sobre los bienes en Operación del Concesionario</li> <li>• De riesgos laborales</li> <li>• Otras pólizas</li> </ul>	<p>Cláusula 12.1 (p. 69,70)</p> <p>Cláusula 12.2 a (p. 70)</p> <p>Cláusula 12.2 b (p. 70)</p> <p>Cláusula 12.2.c (p. 71)</p> <p>Cláusula 12.2 d (p. 71)</p> <p>Cláusula 12.2 e (p. 72)</p>
15	Inicio de operaciones	<p>La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.</p>	Cláusula 8.10 (p.51)
16	Estándares de servicio	<p>De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.</p>	Anexo I (p. 103)



**Ficha de contrato de concesión**  
**Concesionario: Autopista del Norte s.a.**  
**Carretera: Red Vial nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry –  
 Empalme Ro1N**

**Fecha de actualización: 30 de junio de 2014**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del Tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la Calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación total o parcial de las Obras ejecutadas por el Concesionario, este deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo recepcionado un peaje de USD 2,00.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, un monto de USD 2,00.</p>	<p>Cláusula 9.5 (p. 56-60).</p> <p>Cláusula 9.8 b (p. 57).</p> <p>Cláusula 9.8 c (p. 57).</p> <p>Cláusula 9.8 d (p. 57).</p> <p>Cláusula 9.8 e (p. 57).</p>
18	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p>	<p>Cláusula 1.14.53 (p.16)</p> <p>Cláusula 9.3 (p.54,55)</p>





Calle Los Negocios 182, 5to piso, Surquillo  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### CONSEJO DIRECTIVO

---

Patricia Benavente Donayre  
César Balbuena Vela  
Jorge Cárdenas Bustíos

### GERENCIA DE REGULACIÓN

---

Manuel Carrillo Barnuevo  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré  
Jefe de Estudios  
Económicos

José Aguilar Reátegui  
Jefe de Regulación

### ELABORACIÓN

---

Oscar Ubillús Ramírez  
Analista de Estudios  
Económicos