

# 2014

## INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 5 (TRAMO ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA)



Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## Contenido

Resumen Ejecutivo .....	4
INFORME DE DESEMPEÑO 2014 .....	6
I. Principales características del Contrato de Concesión .....	6
II. Servicios prestados .....	11
III. Hechos de importancia .....	12
IV. Tráfico de vehículos .....	13
V. Desempeño operativo .....	17
VI. Tarifas reguladas.....	20
VII. Inversiones.....	21
VIII. Resultados financieros .....	23
IX. Pagos al Estado.....	29

## Cuadros

Cuadro N° 1 DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL .....	6
Cuadro N° 2 DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS .....	8
Cuadro N° 3 ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	9
Cuadro N° 4 TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO 2013-2014.....	15
Cuadro N° 5 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES 2014.....	16
Cuadro N° 6 LLAMADAS A LA CENTRAL DE EMERGENCIAS EN EL 2014.....	18
Cuadro N° 7 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO EN EL 2014 .....	20
Cuadro N° 8 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES .....	24
Cuadro N° 9 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA .....	26

## Gráficos

Gráfico N° 1 MAPA DE LA RED VIAL N° 5 .....	7
Gráfico N° 2 EVOLUCIÓN DE TRÁFICO Y CRECIMIENTO .....	13
Gráfico N° 3 ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO .....	14
Gráfico N° 4 TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE.....	14
Gráfico N° 5 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR ESTACIÓN Y TIPO DE VEHÍCULO .....	15
Gráfico N° 6 EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES 2008-2014 .....	17
Gráfico N° 7 ÍNDICE MEDIO DE ACCIDENTES 2008-2014.....	17
Gráfico N° 8 ATENCIONES DE AUXILIO MECÁNICO POR MOTIVO, 2014 .....	18
Gráfico N° 9 ATENCIONES MÉDICAS POR USUARIO, 2014 .....	19
Gráfico N° 10 INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN 2005-2014.....	21
Gráfico N° 11 EVOLUCIÓN DEL FLUJO Y TASA DE CRECIMIENTO DE LOS INGRESOS POR ESTACIÓN DE PEAJE 2008 - 2014 .....	23
Gráfico N° 12 RATIOS DE RENTABILIDAD 2010-2014 .....	27
Gráfico N° 13 RATIOS DE LIQUIDEZ 2010-2014 .....	27
Gráfico N° 14 RATIOS DE SOLVENCIA Y ENDEUDAMIENTO 2010-2014.....	28
Gráfico N° 15 RETRIBUCIÓN AL ESTADO .....	29
Gráfico N° 16 APOORTE POR REGULACIÓN .....	29

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN RED VIAL N° 5

### Resumen Ejecutivo

La Red Vial N°5 (Tramo Ancón-Huacho-Pativilca) es la segunda infraestructura de transporte concesionada al sector privado, luego de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2001, siendo también de naturaleza autosostenible. La Concesión del tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la carretera Panamericana Norte fue otorgada a NORVIAL S.A. en enero de 2003 por un período de 25 años y comprende 182,66 km, siendo la principal vía de conexión entre Lima y el norte del país.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Norvial S.A.
Accionistas de la Concesión	Graña y Montero S.A.: 67%
	JJC Contratistas Generales S.A.: 33,00%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (ascendente al 5,50% de sus ingresos mensuales, por concepto de Peaje)
Inversión comprometida	75 048 073
Inversión realizada al 2014	59 126 620 <sup>a</sup>
Inicio de la Concesión	15 de enero de 2003
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	3

a. Cifra en revisión

En el 2014, el tráfico total de vehículos se incrementó en 3,9% alcanzando 7,2 millones de unidades, de los cuales el 53,2% fueron vehículos pesados y el 46,8% restante fueron vehículos livianos. El crecimiento promedio de los vehículos livianos ha sido de 7,0% anual mientras que el de los vehículos pesados de 1,4%. Las tarifas en el 2014 para vehículos livianos y pesados (por eje) estuvo fijada en S/.6,60 (vigentes a partir del 16 de julio del 2014).

La estación de peaje de mayor tráfico fue Paraíso con una participación del 37,7% de vehículos. La estación de la Variante de Pasamayo registró el 33,4% del tráfico de la concesión, mientras que la estación del Serpentin registró el 29% restante de vehículos. Debido a la organización del tráfico casi la totalidad del tráfico de la estación del Serpentin corresponde a tráfico pesado y en el caso de la Variante el 91,4% corresponde a tráfico liviano. En la estación Paraíso el 62,6% del tráfico corresponde a vehículos pesados y el 37,2% a livianos.

El tráfico medido en ejes cobrables tuvo un incremento anual de 7,0% sumando 14,6 millones de ejes cobrables en el año. Los ejes de los vehículos pesados se incrementaron en 1,4% y representaron el 89,3% del tráfico medido en ejes. La mayor parte de los vehículos pesados que transitaron por la vía fueron de 6 y 2 ejes.

En términos de recaudación, el crecimiento anual fue de 8,2% alcanzando S/. 115,8 millones de ingresos por concepto de peaje (incluido IGV). La estación del Serpentin de Pasamayo concentró el 43,9% de los ingresos, mientras que la estación de Paraíso recaudó el 42,5% de los ingresos y la estación de la Variante de Pasamayo contribuyó con el 14,6% de los ingresos.

Respecto a los resultados financieros del Concesionario, la utilidad bruta se ha incrementado en 3,4% alcanzando 56% de margen de utilidad en el 2014. Asimismo, la utilidad operativa se incrementó para mantener un margen operativo de 52%, mientras que el margen neto de utilidad se redujo a 31,7%.

Con respecto a la solvencia de la empresa, el ratio EBITDA/Intereses muestra que el Concesionario genera suficiente caja operativa para cubrir los intereses de sus obligaciones financieras. Por otro lado, la empresa muestra un nivel de apalancamiento alto con un ratio Pasivo/Activo de 46,4%.

Con referencia a la operación de la Concesión, en el 2014 el número de accidentes se incrementó en 7% sumando 388 accidentes que provocaron 460 heridos y 49 víctimas fatales. El índice de accidentes por cada 100 mil vehículos fue de 5,9, siendo el menor valor desde el año 2005; sin embargo, el número de heridos por accidente fue de 1,57, el segundo más alto en dicho periodo. La principal causa de los accidentes fue el exceso de velocidad, responsable del 40,7% de los accidentes, seguido de las fallas mecánicas, que ocasionaron el 15,5% de los accidentes.

Finalmente, la retribución pagada al Estado por la explotación de la concesión ascendió a S/. 4,71 millones, cifra superior en 8,9% a la retribución del 2011. De la misma forma, los aportes por Regulación se incrementaron en similar magnitud y ascendieron a S/. 857,7 mil.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2014

## CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 5

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 15 de enero del 2003, se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mantenimiento y Explotación del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte (Red Vial N° 5), entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y NORVIAL S.A.
2. La Concesión fue otorgada por un plazo de 25 años (sin opción de renovación luego del vencimiento de dicho plazo) y comprende la construcción, mantenimiento, administración y explotación de 182,66 Km. de carretera. El detalle de los tramos de la carretera, su longitud y las estaciones de peaje autorizadas para realizar el cobro se detallan en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1 DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL				
Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)	Estaciones de peaje operativas
1	R 1N	Dv. Ancón-Huacho	103,00	Serpentín de Pasamayo
2	R 1N	Dv. Ancón-Pte. Chancay (Serpentín Pasamayo)	22,40	Variante de Pasamayo
3	R 1N	Huacho-Pativilca	57,26	El Paraíso
<b>Longitud Total</b>			<b>182,66</b>	

Fuente: Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión obliga a ejecutar obras de construcción en dos etapas. La primera debía iniciarse a más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. La segunda etapa deberá ejecutarse a más tardar al inicio del año once (11) contado a partir de la fecha de puesta en servicio de la totalidad de las obras correspondientes a la primera etapa o, cuando se verifique por cuatro años consecutivos que el promedio anual del tráfico en la estación de peaje Paraíso (Huacho) sea igual o superior a 6,5 millones de ejes cobrables, lo que ocurra primero<sup>1</sup>. Las obras de la primera etapa se iniciaron en el 2003 y se terminaron en mayo de 2008.
4. Es necesario señalar que NORVIAL está obligada a realizar la conservación y mantenimiento de la infraestructura del tramo concesionado, con el objetivo de alcanzar y mantener parámetros de condición y servicio exigibles en las concesiones viales.
5. El área de influencia de la carretera comprende las rutas de Ancón a Huacho (ida y vuelta) y de Huacho a Pativilca (ida y vuelta). Cabe señalar que el tramo Huacho - Pativilca es la principal vía

<sup>1</sup> Modificación efectuada por Adenda N° 1.

de conexión entre el norte del país y la ciudad de Lima, por la cual transita carga destinada no solo al consumo local sino también para ser embarcada por el Puerto del Callao o por el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Por su parte, el tramo Ancón – Huacho está principalmente destinado al tránsito de vehículos pesados; mientras que, el tramo Ancón - Chancay se usa principalmente para el tránsito de vehículos ligeros.

**Gráfico N° 1  
MAPA DE LA RED VIAL N° 5**



Fuente: Norvial.

### I.1. Compromisos de inversión

6. En el Contrato de Concesión y en la Adenda N°1 se estableció la inversión proyectada referencial para cada una de las etapas de construcción. Así, para la primera etapa se tuvo prevista una inversión referencial de USD 26,4 millones; mientras que, para la segunda etapa, una inversión referencial de USD 35 millones; lo que implica una inversión referencial total de USD 61,4 millones (sin IGV).

**Cuadro N° 2  
DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS**

PLAZO DE INICIO DE OBRAS	INVERSIÓN (En miles de USD, sin IGV)	OBRA
<b>Primera Etapa</b>		
A más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la firma del contrato.	26 400	<ul style="list-style-type: none"> <li>* La construcción del evitamiento Huacho - Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y desvío Ámbar - Pativilca (Tramo 3, Calzada Este), conformándose una sola calzada en dos sentidos.</li> <li>* El reforzamiento de la calzada existente entre Primavera y el desvío Ámbar a nivel de acabado, como parte de la autopista.</li> <li>* Los intercambios Huacho y Pativilca, con las características definitivas.</li> <li>* Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido.</li> <li>* La parte correspondiente a las calzadas que se construirán en esta etapa de los puentes Huaura y Pativilca.</li> <li>* El reforzamiento del puente Supe.</li> </ul>
<b>Segunda Etapa</b>		
A más tardar al inicio del año 11 de la puesta en marcha del total de las obras de la Primera Etapa o cuando el promedio anual del tráfico en la estación El Paraíso sea de al menos 6,5 millones de ejes cobrables, por 4 años consecutivos.	35 000	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista.</li> <li>* Los intercambios restantes del tramo Ancón - Huacho - Pativilca.</li> <li>* Las calzadas y cimentación del puente Supe.</li> <li>* Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca.</li> </ul>
<b>TOTAL</b>	<b>61 400</b>	

Fuente: Contrato de Concesión

## I.2. Adendas firmadas

7. Desde el inicio de la concesión, se han suscrito 3 adendas al Contrato de Concesión (ver Cuadro N° 3). La última de ellas se suscribió el 13 de junio de 2008, incluyéndose la cláusula 6.21.A, con el objeto de establecer un régimen especial que permita a NORVIAL S.A. la ejecución de diversas obras complementarias y/o nuevas, en los casos en que los procesos administrativos pudieran demorar su ejecución afectando las condiciones de seguridad y acceso a la vía. Para mayor detalle de cada una de las adendas firmadas, ver Anexo N° 2.

**Cuadro N° 3**  
**ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN**

DOCUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	ACCIÓN	CLÁUSULA	DETALLE
Adenda 1	08/11/2004	Modificación Inclusión	8.18, 9.5, 9.6, 9.7, 10.2 y 14.2 Anexo VI	Modificaciones para facilitar el Financiamiento de la concesión.
		Modificación	5,14, 5.18, 6.1, 6.2, 6.7, 6.19, 12.4	Determinación de nuevas condiciones para la ejecución de Obras.
		Modificación	14.3, 14.4, 14.5, 14.6, 14.7, 14.9, 14.12, 14.13, 14.14, 14.15, 14.16, 15.2, 15.12, 15.13,b1, 15.14	Modificación de los Procedimientos relacionados con la Caducidad de la Concesión y su liquidación, así como precisiones a los mecanismo de suspensión de la concesión y de solución de controversias.
		Inclusión	Sección XVIII	
Adenda 2	31/10/2005	Modificación	8.17	Determinación de un nuevo cronograma de tarifa máxima por peaje a cobrar por el Concesionario al incremento de Tarifas.
		Modificación	8.19	Precisión del destino de la Retribución hacia el Fondo Vial.
		Modificación	9.5 y 9.6	Constitución de garantías a favor de los Acreedores Permitidos.
Adenda 3	13/06/2008	Modificación	11.7	Precisión respecto de las relaciones del Concesionario con terceros que realicen actividades dentro del Derecho de Vía.
		Inclusión	6.21.A	Establece procedimiento para que el Concesionario pueda ejecutar Obras Nuevas y/o Complementarias.

Fuente: Adendas 1, 2 y 3 al Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### I.3. Regulación tarifaria

8. La única tarifa regulada por el Contrato de Concesión es el peaje que el Concesionario debe cobrar por vehículo ligero o por eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la Cláusula 8.17 a) del Contrato de Concesión, en el cual se determinó un mismo monto de peaje para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado. Cabe señalar que el cronograma de ajuste tarifario fue modificado luego por la Adenda N° 1<sup>2</sup>.
9. Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 8.17, b) iii), el Concesionario se encuentra facultado a aplicar esquemas de descuento de peajes para usuarios frecuentes, por prepago o promociones, siempre y cuando respete las normas de libre competencia y cuente con la autorización del OSITRAN.

### I.4. Factor de retribución y pagos a organismos públicos

10. El Concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:
- **Retribución:** Este pago asciende al 5,5% de los ingresos mensuales por concepto de peaje. De acuerdo con lo estipulado en la Adenda N° 2, el monto recaudado por concepto de retribución puede tener dos destinos: el Fondo Vial o, previa decisión del Concedente, el financiamiento de obligaciones a su cargo que emanen del Contrato. El Fondo Vial es

<sup>2</sup> La diferencia entre los cronogramas es la siguiente:

Fecha contractual	Tarifa contractual	Fecha Adenda N° 1	Tarifa Adenda N° 1
Jul.2002	S/. 2,97 por peaje + IGV + otros aportes	Dic. 2002 de ley	S/. 2,97 por peaje + IGV + otros aportes
Ene.2003	S/. 3,81 por peaje + IGV + otros aportes	01.Abr.2003 de ley	S/. 3,81 por peaje + IGV + otros aportes
Jul.2003	S/. 2,97 por peaje + IGV + otros aportes	01.Oct.2003 de ley	S/. 4,66 por peaje + IGV + otros aportes
		15.Jul.2005	USD 1,40 + IGV + otros aportes
		15.Jul.2006	USD 1,50 + IGV + otros aportes

utilizado para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial del Estado Peruano, mientras que las *obligaciones emanadas del Contrato* a las que se hace referencia, constituyen básicamente el retiro de los servicios públicos ubicados en el Derecho de Vía.

- **Aporte por Regulación:** El aporte equivale al 1% de los ingresos totales facturados por la empresa concesionaria, los cuales incluyen los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales prestados directamente por el Concesionario (artículo 14 de la Ley N° 26917).

## II. Servicios prestados

11. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
12. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
  - Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
  - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
  - Servicio de Auxilio Médico cada 100 km.
  - Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa.
  - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
  - Seguro de Accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
13. Los Servicios Obligatorios por los que se permitirá cobrar al Concesionario son
  - Servicios Higiénicos cada 100 km.
  - Servicio de Auxilio Mecánico y Remolque por distancias mayores a 100 km.
  - Oficinas y equipamiento adicionales para la Policía Nacional.
14. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
  - Servicio de Código rápido.
  - Sistema de vales prepago.

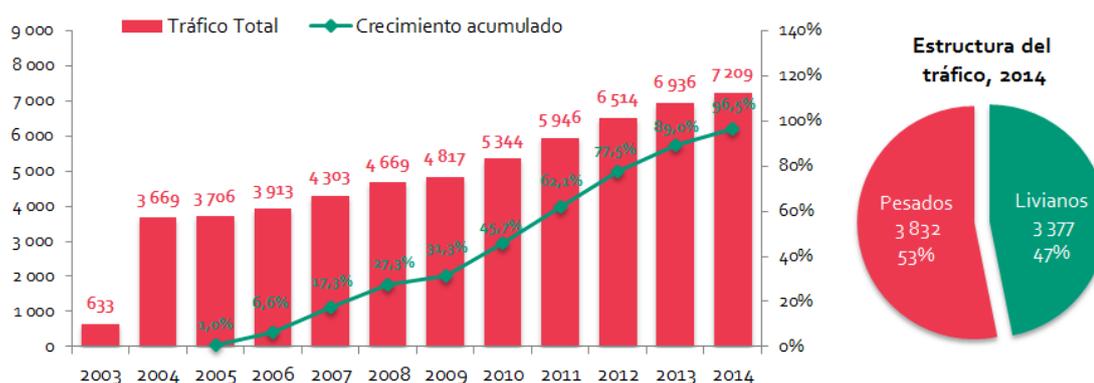
### III. Hechos de importancia

15. En abril del 2014 se inició la construcción de la segunda etapa de la carretera Huacho- Pativilca, el cual tiene un plazo de construcción de 24 meses. La ubicación de la obra es en el tramo de carretera comprendido entre las progresivas del Km 147+000 - Km 204+339, se encuentran en las provincias de Huaura y Barranca El acceso a la zona del Proyecto se realiza vía terrestre por la Panamericana Norte (carretera a nivel de asfalto y de alto tránsito vehicular).
16. En el campo financiero, en el 2014 NORVIAL pagó a sus accionistas un total de S/ 25 millones en dividendos. Esto se pudo lograr gracias a que en el 2011 los resultados financieros del Concesionario permitieron que tanto el BID como el IFC le otorguen la condición de *Financiar Completion* comprendida en los contratos crediticios con dichas entidades financieras. Dicho hito se otorga cuando el proyecto ha alcanzado un nivel de madurez que le permita mantener una situación financiera saludable y sostenible.
17. Se realizó la instalación de nuevas balanzas de precisión, plataforma de pesaje balanza de precisión Toledo en las zonas Norte y Sur.

## IV. Tráfico de vehículos

18. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2014 alcanzó los 7,21 millones de unidades, de los cuales el 46,8% fueron vehículos livianos (3,37 millones) y el 53,2% restante fueron vehículos pesados (3,83 millones). El tráfico vehicular registró un aumento del 3,9% como consecuencia del incremento de la afluencia del 7,0% de vehículos ligeros (221 mil) y 5,5% de vehículos pesados (51 mil), con respecto a lo experimentado en el 2013.
19. Al observar la tasa de crecimiento acumulada, se observa que ésta se encuentra alrededor del 96,5%, indicando que el tráfico vehicular se ha duplicado de lo registrado a inicios de la concesión<sup>3</sup>. Por otro lado, la tasa promedio de crecimiento anual del tráfico vehicular se encuentra en 6,9%<sup>4</sup>, lo que indicaría que 354 mil vehículos, en promedio, se suman cada año al tráfico de la concesión.

**Gráfico N° 2**  
**EVOLUCIÓN DE TRÁFICO Y CRECIMIENTO**  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Norvial.

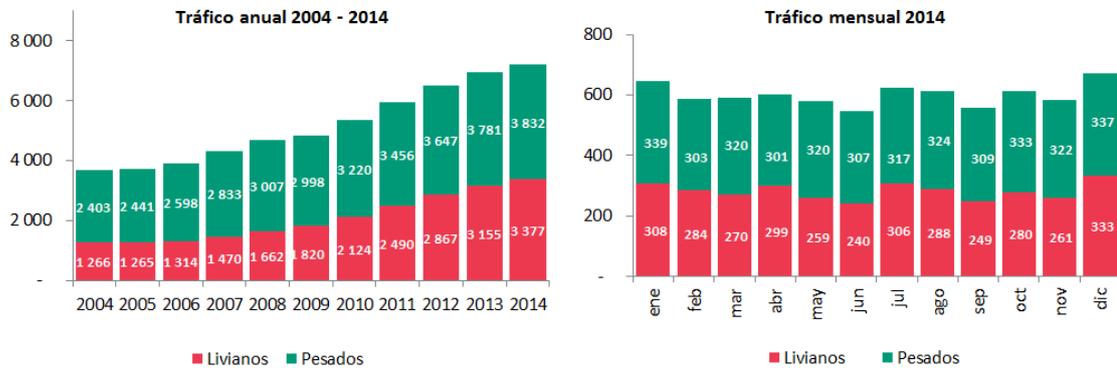
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

20. La tendencia anual revela que los vehículos livianos presentan un crecimiento promedio anual del 10,31%, el cual resulta ser mayor al registrado por los vehículos pesados, los cuales han venido creciendo a una tasa del 4,78% promedio anual.

<sup>3</sup> Como la Concesión se inició en enero de 2003, todo este año ha sido descartado con la finalidad de evitar una sobreestimación en la tasa. En ese sentido, el año inicial será el 2004, registrándose el primer crecimiento en el 2005.

<sup>4</sup> *Ídem*.

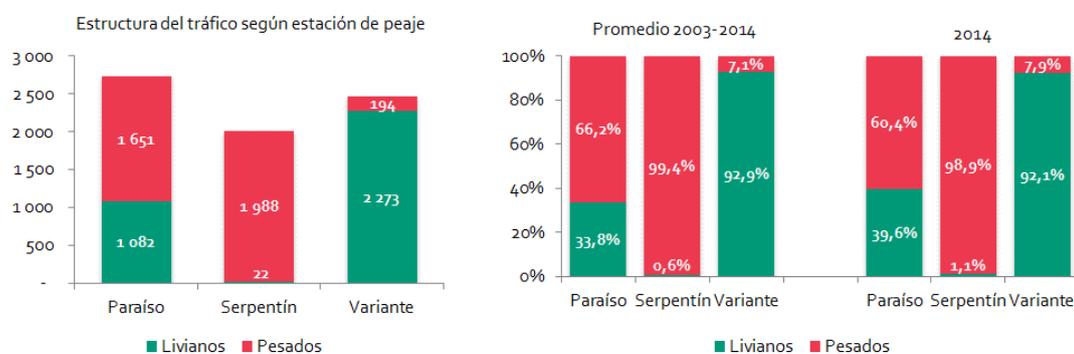
**Gráfico N° 3**  
**ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO**  
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Norvial.

- Con respecto al flujo vehicular mensual, los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2012 fueron enero, julio y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano y fiestas patrias; mientras que los meses con menor afluencia fueron mayo, junio, setiembre. En el caso de los vehículos pesados, el mayor volumen de tráfico se registró durante los meses de enero, octubre y diciembre; mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, junio y setiembre.
- Por otro lado, en relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2014, se puede observar que la estación Paraíso recibió la mayor cantidad de tráfico (37,9% del total), seguida por la estación Variante de Pasamayo (34,2%); mientras que la estación de Serpentín recibió 2,01 millones de vehículos, representando el 27,9% del tráfico total. Adicionalmente, se observa que la estación Variante de Pasamayo se caracteriza por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, representando éstos un 92,1% del total de tráfico registrado en dicho peaje en el año 2014. Situación contraria ocurre en las garitas de Paraíso y Serpentín, donde predomina el tráfico de vehículos pesados, representando en cada uno el 60,4% y 98,9% de sus respectivos tráficos, tal como se puede observar en el gráfico N°5.

**Gráfico N° 4**  
**TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE**  
(En miles de unidades vehiculares)

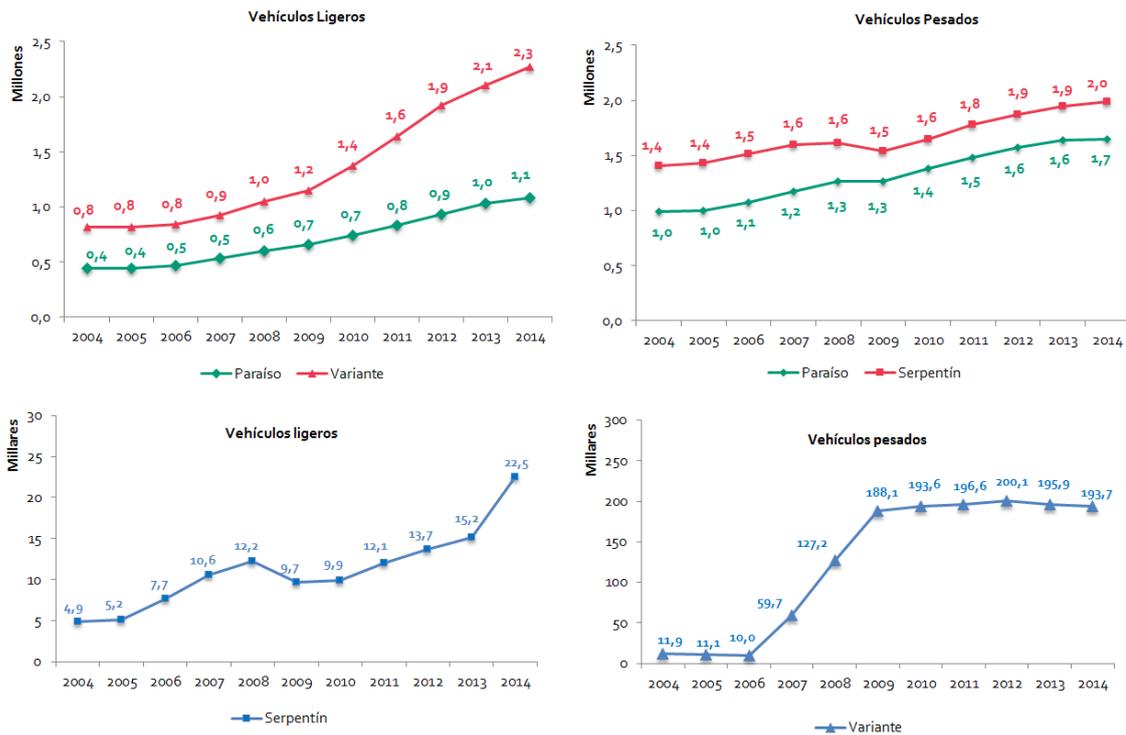


Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, la garita Variante de Pasamayo fue la de mayor crecimiento (alrededor del 7,1%), mientras que las estaciones de Paraíso y Serpentin registraron crecimientos del 2,2% y 2,6%, respectivamente. Con respecto al crecimiento de los vehículos livianos, se tiene que el mayor crecimiento se presentó en la estación Serpentin de Pasamayo (48,1%); De forma similar, el mayor crecimiento de vehículos pesados se registró en la estación Serpentin de Pasamayo, siendo su tasa de crecimiento de 2,0%.

**Gráfico N° 5**  
**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR POR ESTACIÓN Y TIPO DE VEHÍCULO**  
(En millones y miles de unidades vehiculares)



24. Con respecto a la variación anual del tráfico, éste registró un aumento del 3,9% de unidades vehiculares y un aumento del 2,4% por ejes cobrables. En el primer caso, los vehículos livianos registraron una tasa de crecimiento anual del 7,0%; mientras que los vehículos pesados registraron una tasa de crecimiento anual del 1,4%.

**Cuadro N° 4**  
**TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO 2013-2014**  
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

Tipo	2014				2014	2013	Variación Anual
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
<b>Ligeros</b>	<b>1 824 513</b>	<b>1 727 275</b>	<b>1 792 661</b>	<b>1 864 442</b>	<b>7 208 891</b>	<b>6 935 896</b>	<b>3,9%</b>
Pesados	862 021	798 455	843 177	873 257	3 376 910	3 155 142	7,0%
<b>Ejes cobrables</b>	<b>962 492</b>	<b>928 820</b>	<b>949 484</b>	<b>991 185</b>	<b>3 831 981</b>	<b>3 780 754</b>	<b>1,4%</b>
Ligeros	4 528 902	4 349 985	4 459 985	4 645 775	17 984 321	17 561 209	2,4%
Pesados	862 021	798 455	843 177	873 257	3 376 910	3 155 142	7,0%
Pesados	3 666 881	3 551 530	3 616 482	3 772 518	14 607 411	14 406 067	1,4%

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

25. En cuanto al número de ejes cobrables de vehículos pesados se registró una mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, siendo los vehículos pesados de 2 ejes los que contribuyeron con la

mayor cantidad de ejes cobrables (1 217 621). De las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la estación de Serpentin es la que presenta mayor tráfico por ejes cobrables, siendo su tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables, al igual que la estación de Paraíso. Caso diferente ocurrió en la Estación Variante de Pasamayo, donde el tráfico se caracterizó por vehículos de 3 y 2 ejes.

**Cuadro N° 5**  
**TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE**  
**EJES COBRABLES 2014**  
 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES								TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	9	
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>1 266 372</b>	<b>849 471</b>	<b>266 704</b>	<b>247 774</b>	<b>1 192 551</b>	<b>7 752</b>	<b>1 215</b>	<b>142</b>	<b>3 831 981</b>
Serpentin	662 941	383 992	135 382	142 004	658 281	4 300	606	72	<b>1 987 578</b>
Variante	112 364	72 067	5 869	518	2 863	28	14	2	<b>193 725</b>
Paraíso	491 067	393 412	125 453	105 252	531 407	3 424	595	68	<b>1 650 678</b>
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>2 532 744</b>	<b>2 548 413</b>	<b>1 066 816</b>	<b>1 238 870</b>	<b>7 155 306</b>	<b>54 264</b>	<b>9 720</b>	<b>1 278</b>	<b>14 607 411</b>
Serpentin	1 325 882	1 151 976	541 528	710 020	3 949 686	30 100	4 848	648	<b>7 714 688</b>
Variante	224 728	216 201	23 476	2 590	17 178	196	112	18	<b>484 499</b>
Paraíso	982 134	1 180 236	501 812	526 260	3 188 442	23 968	4 760	612	<b>6 408 224</b>

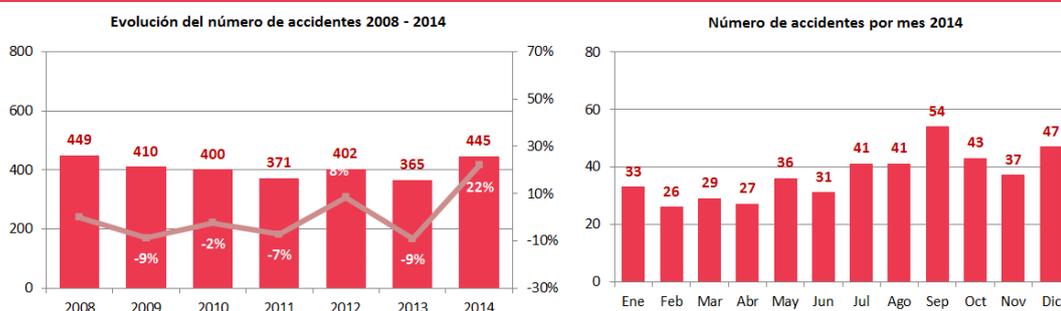
Fuente: Norvial.

## V. Desempeño operativo

### Accidentes

26. Durante el 2014 ocurrieron 445 accidentes, lo que significó un incremento del 22% respecto del año anterior. Hay que destacar que el número de accidentes no ha tenido un comportamiento estable a lo largo de los últimos años, siendo el 2014 el año con mayor número desde el año 2009. En cuanto a la evolución mensual, en los meses de setiembre y diciembre se dieron la mayor cantidad de accidentes, mientras que en los meses de febrero y abril se registraron las menores cantidades de los mismos.

**Gráfico N° 6**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES 2008-2014**



Fuente: Norvial.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. Una mejor forma de observar las estadísticas de accidentes es hacerlo a través de indicadores. El indicador de accidentes por tráfico calcula el número de accidentes por cada 100 mil vehículos. En el 2014 se produjeron 6,2 accidentes por cada 100 mil vehículos, lo que significa un incremento de 0,9% respecto del 2013 y un valor similar al del 2012.

**Gráfico N° 7**  
**ÍNDICE MEDIO DE ACCIDENTES 2008-2014**



Fuente: Norvial.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## Atención de emergencias

28. En el 2014 la central de emergencia recibió 11 969 llamadas, de estas el 50,5% corresponden a llamadas de verificación que realiza el Concesionario para comprobar el correcto funcionamiento de los postes SOS y solo el 38,1% de las llamadas corresponden a llamadas de auxilio. Del total de estas llamadas de auxilio el 50,5% de ellas fueron realizadas al teléfono móvil, el 38% al teléfono fijo, 3,9% por terceros y solo el 3,6% de las llamadas de auxilio fueron realizadas desde los postes SOS.

**Cuadro N° 6**  
**LLAMADAS A LA CENTRAL DE EMERGENCIAS EN EL 2014**

Comunicación	Auxilio	Verificación	No contestada por el usuario	De consulta	Falsa alarma	Otras llamadas	Total
Postes	173	6 316	976	-	0	-	7 465
Teléfono	2 592	-	-	0	290	-	2 882
Nextel	1 811	-	-	0	113	-	1 924
Por terceros	158	-	-	0	-	48	206
<b>Total</b>	<b>4 734</b>	<b>6 316</b>	<b>976</b>	<b>0</b>	<b>403</b>	<b>48</b>	<b>12 477</b>

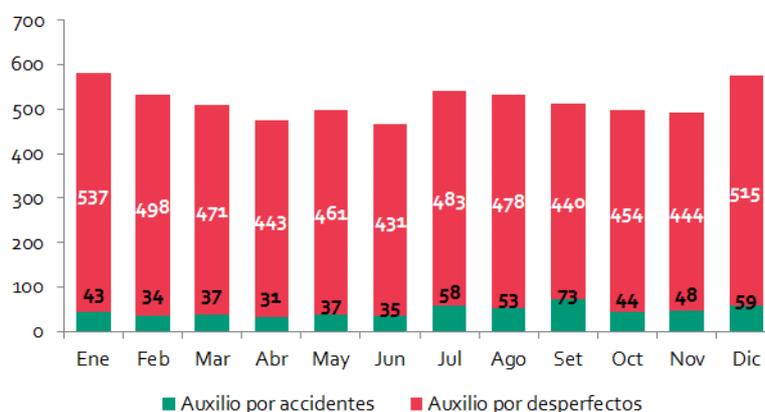
Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## Auxilio mecánico

29. Para brindar el servicio de auxilio mecánico el Concesionario cuenta con 4 grúas, 2 para vehículos pesados y 2 para vehículos ligeros. Las grúas tienen como base las estaciones de peaje de Paraíso y Variante.
30. En el 2014 se realizó un total de 5 476 atenciones de auxilio mecánico en la vía concesionada. Del total de atenciones, el 97,8% se realizó mediante el empleo de una grúa y el 2,2% requirió el empleo de una cuadrilla. Las atenciones de auxilio mecánico fueron motivadas en un 91,1% por desperfectos mecánicos y el 8,9% por accidentes de tránsito.

**Gráfico N° 8**  
**ATENCIÓNES DE AUXILIO MECÁNICO POR MOTIVO, 2014**

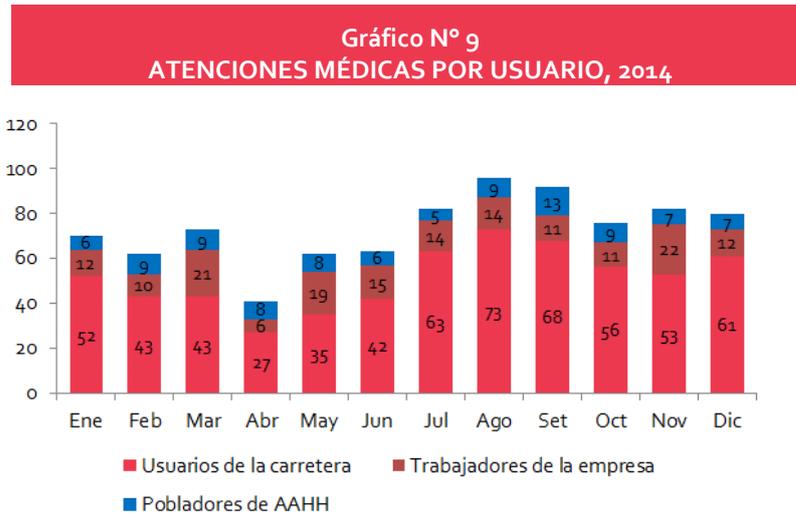


Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## Atención médica

31. Norvial cuenta con dos ambulancias que se encuentran ubicadas en la estación de peaje de Serpentín y la de Paraíso. En el 2014 se realizaron 879 atenciones médicas, lo cual significa un incremento de 10% respecto del año anterior. De estas atenciones el 59% fue a usuarios de la vía, el 13% a pobladores aledaños, el 10% a trabajadores del propio Concesionario y 18% a la PNP y otros.



Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VI. Tarifas reguladas

32. Como se mencionó anteriormente, el derecho por uso de vía (peaje) es la única tarifa regulada y ésta debe ser reajustada anualmente en función de: (i) las variaciones del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el *Consumer Price Index* (CPI) de EEUU; y, (ii) las devaluaciones del Nuevo Sol frente al Dólar<sup>5</sup>.
33. La Adenda N°1 estableció la actualización de las tarifas reguladas de forma anual, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Peaje = \left[ (US\$1.50 * 50\%) \times \left( \frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[ (US\$1.50 * 50\%) \times \left( \frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

Donde:

**Peaje:** es el monto a cobrar en soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y otros aportes de ley, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

**i:** es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.

**o:** es el mes de finalización de las obras de la primera etapa.

**CPI:** es el Índice de Precios al Consumidor (*Consumer Price Index*) de EEUU. Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI del mes anterior.

**TC:** es el tipo de cambio, definido en el Contrato.

**IPC:** es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el INEI.

34. El 16 de julio de 2014 se ajustaron las tarifas por inflación, pasando de S/. 6,10 a S/. 6,60. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes durante el 2014.

**Cuadro N° 7**  
**TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO EN EL 2014**  
(En Nuevos Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	Hasta 16/07/2014		A partir 16/07/2014	
		Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,17	6,10	5,59	6,60
Vehículos Pesados	Por eje	5,17	6,10	5,59	6,60

Fuente: Norvial.

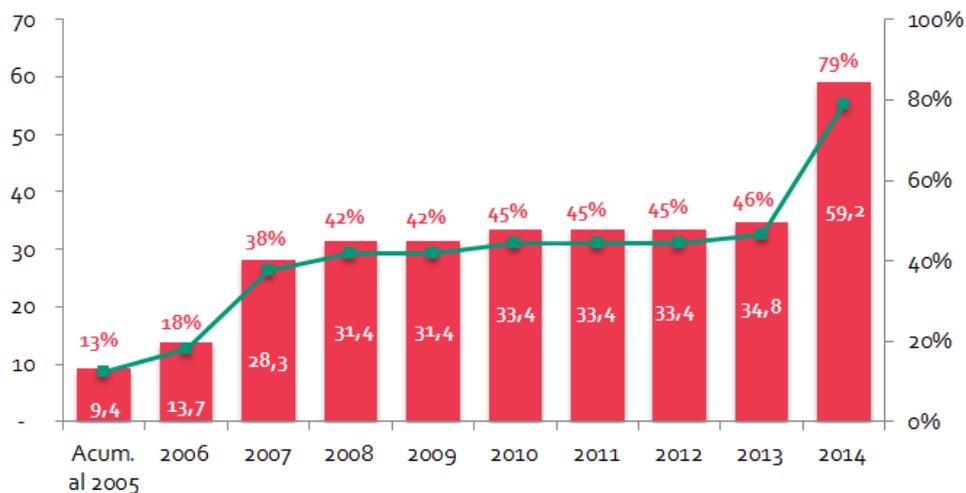
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>5</sup> De acuerdo con la Resolución de Gerencia General N°035-2007-GG-OSITRAN, se aprobó que a partir del 16 de julio del 2007, la sociedad concesionaria realice un ajuste ordinario por inflación cada 12 meses, de acuerdo con la fórmula indicada en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.

## VII. Inversiones

35. En abril del 2014 empezó la construcción de la segunda etapa del tramo: Huacho Pativilca. De acuerdo al plan de inversiones del Concesionario, la construcción incluye 57 km de autopista; 4 intercambios viales en Huaura, Medio Mundo, San Nicolás y Barranca; 3 pasos a desnivel en Centenario, San Martín y Perú y 3 puentes sobre ríos Huaura, Supe y Pativilca.
36. A diciembre del 2014 se registró un avance del 78,9% y una inversión de USD 59 millones de un total presupuestado de USD 75 millones.

**Gráfico N° 10**  
**INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN 2005-2014**  
(En millones de USD y % de inversión acumulada)



Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

37. De acuerdo a la memoria institucional de NORVIAL del 2014, en el año 2013 se adquirió un sistema de balanzas de la marca Toledo. Desde marzo del 2014 hasta agosto 2014 se realizaron las instalaciones de las balanzas y equipos de pesaje en las estaciones de Pesaje norte y sur.

### VI.1 Trabajos de mantenimiento

38. Dentro de las actividades del Concesionario se encuentran las de mantenimiento periódico y las de mantenimiento rutinario. Estas labores de mantenimiento se realizan con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los parámetros de servicio exigidos en el Contrato de Concesión.
39. Con una inversión de S/. 19,6 millones se llevaron a cabo durante el año 2014 las labores de mantenimiento periódico, realizadas por el Consorcio Ancón Pativilca (CAP) hasta octubre de 2014 y posteriormente por el Consorcio Manperan.
40. Los trabajos incluyeron fresado y reposición de carpeta asfáltica, tratamiento de fisuras, sellos tipo *slurry*, *chip seal*, reparación de ahuellamiento y señalización horizontal. Estos trabajos tienen por finalidad asegurar el cumplimiento de los parámetros de estado exigidos por el contrato de concesión.

41. Para mantener la vía en óptimas condiciones, además de las labores de mantenimiento periódico, el Concesionario también realiza labores de Mantenimiento Rutinario. Durante el 2012 las labores de mantenimiento rutinario en la carretera Ancón – Huacho - Pativilca comprendieron principalmente las siguientes actividades:

- Trabajos de Limpieza.

Limpieza de bermas laterales.  
Limpieza de basurales en el derecho de vía.  
Limpieza de alcantarillas.  
Limpieza de Sifones.  
Limpieza de Guardavías.  
Limpieza de postes de emergencia.  
Limpieza de hitos kilométricos.  
Limpieza de delineadores de PVC y concreto.  
Limpieza de Señales Preventivas y reglamentarias.  
Limpieza de señales Informativas.

- Trabajos en Bermas.

Bacheo superficial en berma  
Eliminación de Accesos.

- Trabajos de Reparación y Reposición de Accesorios.

Reposición y reparación de guardavías.  
Reposición de Señales Preventivas y reglamentarias.  
Reposición de postes de señales preventivas y reglamentarias.  
Reposición de delineadores.  
Reposición de lámina reflectiva en delineadores.  
Reposición tachas reflectivas.

- Trabajos de Pintura.

Pintura de Postes de señales Preventivas y reglamentarias en campo.  
Pintura de delineadores.  
Pintura de Postes de señales Informativas.  
Pintura de Hitos Kilométricos en campo.

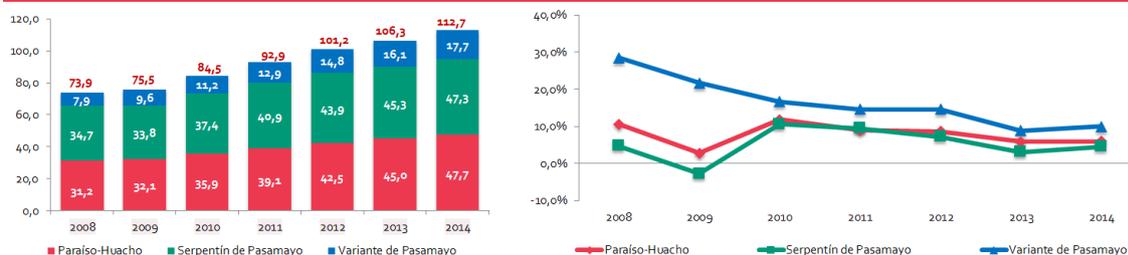
- Otros Trabajos.

Construcción de muros secos a base de bolsas de polietileno.

## VIII. Resultados financieros

42. En el 2014 se recaudaron S/. 98,2 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de los ingresos en 6,4 % con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones del Serpentín de Pasamayo y Paraíso, al igual que el año anterior, registraron los mayores niveles de recaudación en el año con S/. 40,4 y S/. 40,1 millones, lo que representan el 41,2% y el 40,9% de los ingresos percibidos por la explotación de la concesión, respectivamente. En tercer lugar se encuentra la estación de la Variante de Pasamayo con S/. 15 millones de nuevos soles, que representa el 15,3% del total de ingresos.
43. La estación que presentó el mayor crecimiento en recaudación de peaje fue la estación de la Variante de Pasamayo, con una tasa de crecimiento del 10% con respecto a lo registrado en el año anterior; mientras que las estaciones de Paraíso y Serpentín de Pasamayo presentaron crecimientos del 6% y 4,6%, respectivamente. Los promedios anuales de crecimiento de los ingresos por estación se encuentran alrededor del 6.4%<sup>6</sup>.
44. Adicionalmente, las tres estaciones de peaje tienen una tendencia de crecimiento decreciente en los ingresos desde el 2010. La estación Serpentín de Pasamayo registra reducciones en la tasa anual de crecimiento del 18,9% en promedio; mientras que la estación Paraíso y la Variante de Pasamayo tienen una tendencia decreciente del 15,6% y 12% promedio anual en su tasa de crecimiento desde el 2010.

**Gráfico N° 11**  
**EVOLUCIÓN DEL FLUJO Y TASA DE CRECIMIENTO DE LOS INGRESOS POR ESTACIÓN DE PEAJE**  
**2008 - 2014**  
 (En millones de Nuevos Soles)



Fuente: Norvial.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Estado de Resultados Integrales

45. Con respecto a la evolución del Estado de Resultados Integrales, se observa que la utilidad bruta, que consiste en los beneficios producto de los servicios prestados por el concesionario<sup>7</sup>, ha tenido un incremento del 3,4% producto del aumento del total de ingresos que percibe efectivamente el concesionario en 6,4%<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Promedio de la tasa de crecimiento del periodo 2005 al 2012.

<sup>7</sup> Brindar servicios de calidad en la vía concesionada y la construcción de nueva infraestructura.

<sup>8</sup> Cabe señalar que estos ingresos difieren de lo mostrado en el Gráfico N° 13 ya que el Estado de Resultados Integrales no incluye el efecto del IGV, mientras que el gráfico en mención sí lo está mostrando.

46. Con respecto al costo de los servicios, éstos sufrieron un aumento significativo del 12,8% a raíz del mayor pago mensual a Concar S.A<sup>9</sup>, lo que implicó pasar de S/. 8,3 millones en el 2013 a S/. 9,7 millones en el 2014) y al incremento del 8,9% de los costos de mantenimiento periódico que se incrementó de S/. 12,9 a S/.14,6 millones de soles.
47. La utilidad operativa presentó un crecimiento del 3%, a pesar del incremento en 6,7% de los gastos de administración.
48. La utilidad neta registró un incremento de 3,3% con respecto a lo registrado el año 2013, pasando de S/. 30 096 mil a S/. 31 090 mil, esto a pesar del mayor pago del impuesto a la renta (el cual tuvo un incremento del 6,5%) proveniente de la mayor utilidad operativa y la reducción de los gastos financieros de la empresa<sup>10</sup>.

<b>Cuadro N° 8</b>					
<b>ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES</b>					
(En miles de S/.)					
			Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2014	2013	2014	2013	2014 / 2013
<b>Ingresos</b>					
Recaudación de peajes	98 178	92 252	100,0%	100,0%	6,4%
Ingresos por construcción de calzadas					
Costos de los servicios	-41 784	-37 040	-42,6%	-40,2%	12,8%
Otros costos de operación	-1 358	-1 960	-1,4%	-3,4%	-30,7%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>55 036</b>	<b>53 252</b>	<b>56,1%</b>	<b>57,7%</b>	<b>3,4%</b>
<b>Gastos de administración</b>	<b>-3 729</b>	<b>-3 495</b>	<b>-3,8%</b>	<b>-3,8%</b>	<b>6,7%</b>
Otros gastos de operación	2	64	0,0%	0,1%	-96,9%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>51 309</b>	<b>49 821</b>	<b>52,3%</b>	<b>54,0%</b>	<b>3,0%</b>
	3,0%				
Otros ingresos (gastos)					
Gastos financieros	-9 421	-9 848	-9,6%	-10,7%	-4,3%
Ingresos financieros	110	368	0,1%	0,4%	-70,1%
Diferencias en cambio, neto					
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta diferido</b>	<b>41 998</b>	<b>40 341</b>	<b>42,8%</b>	<b>43,7%</b>	<b>4,1%</b>
Impuesto a la renta	-10 908	-10 245	-11,1%	-11,1%	6,5%
<b>Utilidad neta del periodo</b>	<b>31 090</b>	<b>30 096</b>	<b>31,7%</b>	<b>32,6%</b>	<b>3,3%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014 - Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Con respecto a la composición del Estado de Resultados Integrales, se observa que los costos de los servicios han pasado de representar el 40,2% de los ingresos del concesionario, a 42,6%; mientras que otros costos de operación disminuyeron de 3,4% a 1,4% de los ingresos. En esa misma línea, tanto los gastos como los ingresos financieros registraron reducciones: en el primer caso pasó de 10,7% de los ingresos en el 2013, a 9,6% en el 2014; y en el segundo caso, de 0,4% a 0,1%. Los gastos de administración no presentaron cambios significativos en el periodo de análisis. Finalmente, la ganancia neta del ejercicio pasó de representar el 32,6% de las ventas en el 2013, al 31,7% de las ventas del 2014.

<sup>9</sup> Empresa encargada de la operación y mantenimiento rutinario desde el 15 de enero de 2003. Mediante la modificación del 29 de abril de 2005, ésta empresa se encargará de la operación de la carretera en concesión por un plazo de 15 años renovables automáticamente por periodos de 5 años. El pago mensual acordado para el 2011 fue de S/. 660 mil y en el 2012 fue de S/. 684 mil.

<sup>10</sup> Dicha reducción se debe principalmente al importe devengado de los pagos realizados a asesores locales y del exterior por la gestión y la evaluación de la viabilidad y estructuración de los créditos.

### ***Estado de Situación Financiera***

50. Con respecto a la evolución de las cuentas del Estado de Situación Financiera, se observa que la empresa ha incrementado el valor de sus activos en 37,3%, pasando de S/. 172,2 millones en el 2013, a S/. 236,5 millones en el 2014. La razón principal es la adición de la segunda calzada (con un pago del S/. 82 millones a la cuenta de los activos intangibles del activo no corriente, la que tuvo un incremento de 51,4%.
51. El activo no corriente registró un incremento de 51,4%, pasando de S/. 152 millones en el 2013 a S/. 230 millones en el 2014. Esto ocurrió por el aumento de los activos intangibles (descritos anteriormente), contrarrestados por la caída de la cuenta efectivo en un 71,2%.
52. Con respecto a los activos corrientes, éstos registraron una caída del 69,5% producto principalmente de la disminución de la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo en 71,2% como consecuencia del menor saldo de la cuenta corriente – Fideicomiso<sup>11</sup>.
53. Analizando el pasivo corriente, se observa que tuvo un incremento del 116% con respecto a lo registrado en el 2013 producto de dos préstamos concedidos con el *International Finance Corporation* y el *Inter-American Development Bank* por S/. 42,6 millones. Estos préstamos fueron cancelados al obtener NORVIAL una línea de crédito de S/. 150 millones del Banco de Crédito del Perú.
54. El pasivo no corriente se encuentra compuesto sólo por la deuda de largo plazo, la cual registró una caída del 47,5%, cuyo efecto íntegramente fue debido a la cancelación del arrendamiento financiero con el Banco de Crédito (S/. 1,2 millones) y el aumento del arrendamiento financiero del Banco *Interbank* (S/. 634 mil)
55. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, se observó que éste obtuvo un aumento del 5% a raíz del aumento de los Resultados Acumulados en un 11,2%.
56. Con respecto a la composición del Estado de Situación Financiera, se observa que la empresa difiere de su composición similar a la mostrada en el año 2013 en lo que respecta a sus activos. El activo no corriente representa el 97,4% del total de los activos (en el 2013 fue de 88,4%) y en su mayoría está compuesto por activos intangibles correspondientes a los costos de construcción en los que incurre el Concesionario. Por el lado de los activos corrientes, éstos representan el 2,6% del total de activos y su principal cuenta es el Efectivo y equivalente de efectivo, que representa en promedio el 2,3% del total de activos.

---

<sup>11</sup> Se relaciona con el contrato de Fideicomiso de Administración y Garantía suscrito el 29 de setiembre de 2005 entre la empresa y el Banco del Crédito del Perú, por el cual se constituye un patrimonio fideicometido administrado por el Banco, al cual la empresa transfiere en dominio fiduciario los flujos e ingresos que genera la concesión, incluyendo los flujos provenientes de la recaudación de peajes netos de la retribución al Concedente y de la tasa de Regulación; y los préstamos recibidos de las entidades multilaterales. Los flujos transferidos se mantienen en cuentas de recolección y se utilizan para el pago oportuno de la deuda con las entidades multilaterales, para financiar la construcción de obras y para el capital de trabajo de la empresa; su utilización es en función de los flujos de caja proyectados por Norvial y por ende son de alta liquidez.

**Cuadro N° 9**  
**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA**  
(En miles de Nuevos Soles)

Al 31 de diciembre			Análisis	Análisis	
	2014	2013	Vertical	Horizontal	2014/2013
<b>ACTIVO</b>					
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>6 092</b>	<b>19 977</b>	<b>2,6%</b>	<b>11,6%</b>	<b>-69,5%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	5 500	19 128	2,3%	11,1%	-71,2%
cuentas por cobrar a partes relacionadas	0	296	-	0,2%	-
Otras cuentas por cobrar	26	7	0,0%	0,0%	271,4%
impuestos y gastos pagados por anticipado	566	546	0,2%	0,3%	3,7%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>230 401</b>	<b>152 228</b>	<b>97,4%</b>	<b>88,4%</b>	<b>51,4%</b>
Gastos contratados por anticipado	2 416	-	1,0%	-	-
Cuentas por pagar a partes relacionadas	408	-	0,2%	-	-
Otras cuentas por cobrar	3 826	-	1,6%	-	-
Mobiliario y equipo, neto	839	2937	0,4%	1,7%	-71,4%
Activos intangibles (en concesión)	218 658	145 091	92,5%	84,3%	50,7%
Impuesto a la renta diferido	4 254	4 200	1,8%	2,4%	1,3%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>236 493</b>	<b>172 205</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>37,3%</b>
<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>109 133</b>	<b>50362</b>	<b>46,1%</b>	<b>29,2%</b>	<b>116,7%</b>
Cuentas por pagar comerciales	691	268	0,3%	0,2%	157,8%
Cuentas por pagar a empresas afiliada	17 608	1 156	7,4%	0,7%	1423,2%
Deuda de largo plazo	634	1207	100,0%	100,0%	-47,5%
<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>634</b>	<b>1207</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,7%</b>	<b>-47,5%</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>109 767</b>	<b>51 569</b>	<b>46,4%</b>	<b>29,9%</b>	<b>112,9%</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>126 726</b>	<b>120 636</b>	<b>53,6%</b>	<b>70,1%</b>	<b>5,0%</b>
Capital	55 136	55 136	23,3%	32,0%	0,0%
Reserva legal	11 027	11 027	4,7%	6,4%	0,0%
Resultados acumulados	60 563	54 473	25,6%	31,6%	11,2%
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>236 493</b>	<b>172 205</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>37,3%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2014, 2013 - Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

57. La composición del Pasivo y del Patrimonio Neto han sufrido modificaciones, pasando el primero de representar el 29,9% de total de activos al 46,4% de éstos explicado por el incremento de la deuda a corto plazo de la empresa, la cual se encuentra en el 37,9% del total de los activos (en el 2013 fue de 25,1%). Mientras que por el lado del Patrimonio Neto, su composición pasó de representar el 70,1% en el 2013 al 53,6% en el 2014 del total de activos. El Capital Social representa el 23,3% de los activos; los Resultados Acumulados, el 25,6% del total de activos; y la Reserva Legal, el 4,7% de éstos.

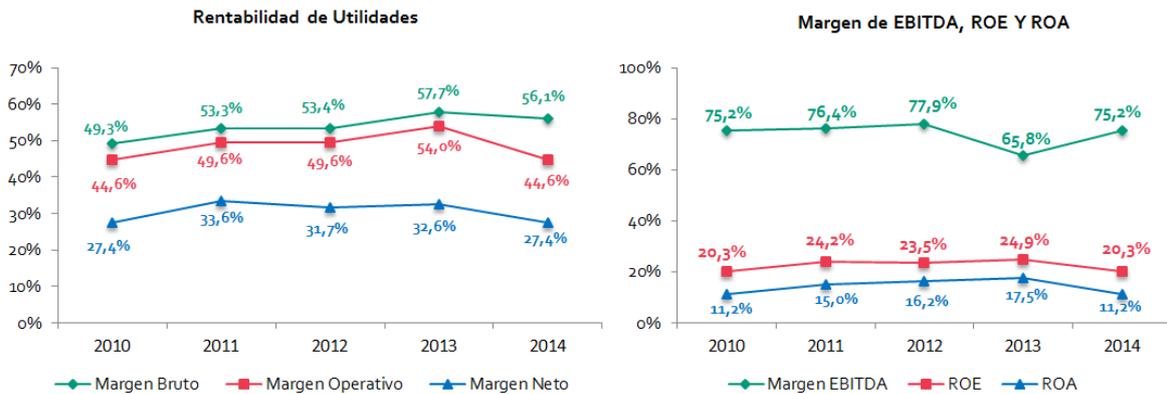
### Indicadores Financieros

58. Al analizar los ratios de rentabilidad se observa que la operatividad de la concesión para el año 2014 se ha reducido ligeramente, reduciéndose cada uno de los márgenes de utilidad entre 1% y 3% entre el 2013 y 2014. En el 2014, el margen bruto de la empresa ha registrado una ligera reducción en su valor con respecto al año anterior como consecuencia de un mayor incremento de los costos de los servicios; el margen operativo y el margen neto siguió la misma tendencia pasando de 32,6% en el 2013 a 31,7% en el 2014 como consecuencia de los mayores costos de operación y de los gastos administrativos.
59. Con respecto al margen del EBITDA<sup>12</sup>, se observa que ha ido desarrollando una tendencia negativa desde el 2012 a raíz de la mayor amortización de los servicios adquiridos por la

<sup>12</sup> *Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: EBITDA = Resultado Operativo + amortizaciones + depreciaciones. Margen de EBITDA = EBITDA / Ventas.

empresa. Finalmente, se observa que el ROE<sup>13</sup> y el ROA<sup>14</sup> han disminuido ligeramente su valor indicando que se generan mayores utilidades por cada sol proveniente del patrimonio y de los activos, pero dicha tendencia tuvo una ligera reducción en el ROE del 2012 como consecuencia del aumento de la reserva legal y los resultados acumulados en dicho año.

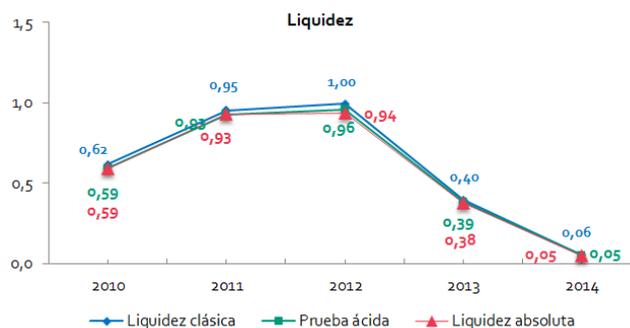
**Gráfico N° 12**  
**RATIOS DE RENTABILIDAD 2010-2014**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2013,2014 - Norvial.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que el ratio de liquidez clásica<sup>15</sup>, prueba ácida<sup>16</sup> y liquidez absoluta<sup>17</sup> para el 2013 y 2014 revelan una baja capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee a la fecha.
61. Esta caída en los indicadores se debe principalmente a que la empresa registra para el 2013 como pasivo corriente los préstamos con el *International Finance Corporation (IFC)* e *Inter American Development Bank (IDB)* por S/. 41,6 millones y para el 2014 el préstamo utilizado del Banco de Crédito del Perú por S/. 85 millones de soles con el cual canceló ambos préstamos.

**Gráfico N° 13**  
**RATIOS DE LIQUIDEZ 2010-2014**

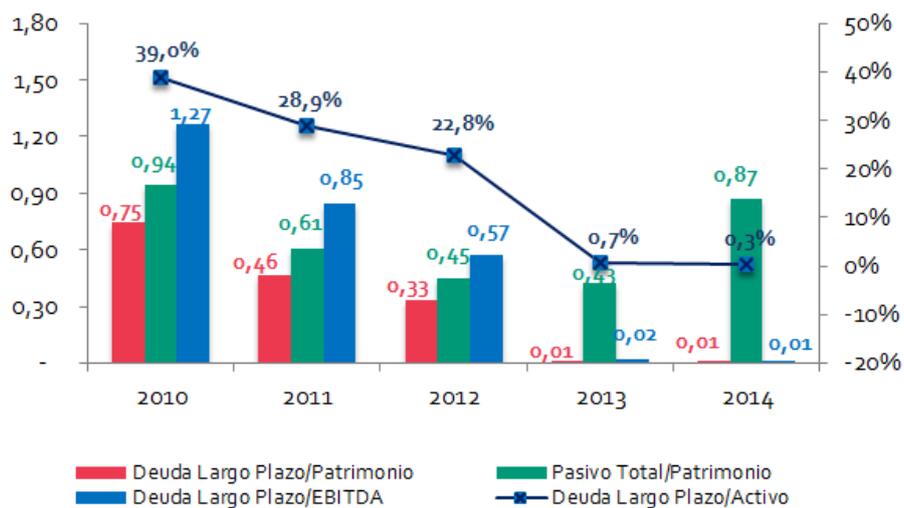


Fuente: Estados Financieros Auditados 2010-2014 - Norvial.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>13</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.  
<sup>14</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.  
<sup>15</sup> Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.  
<sup>16</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.  
<sup>17</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

62. Con respecto al ratio de solvencia, se observa que la empresa genera suficiente caja operativa para cubrir los intereses de sus obligaciones financieras en el corto plazo, el cual ha mejorado en los últimos dos años como consecuencia de la menor ejecución de los intereses de las deudas con entidades multilaterales. Por otro lado, los ratios de endeudamiento estarían indicando, a primera vista, que es una empresa que se encuentra, moderadamente apalancada (46,4% de su activo, en el 2014, es representado por su pasivo).
63. El ratio deuda largo plazo/patrimonio y el ratio de pasivo/patrimonio indican que las obligaciones de la empresa han venido siendo cubiertas en su totalidad desde el 2010 en adelante.
64. Al haberse reducido la deuda de largo plazo, el ratio de deuda largo plazo/EBITDA se ha ido reduciendo a lo largo del periodo.

Gráfico N° 14  
RATIOS DE SOLVENCIA Y ENDEUDAMIENTO 2010-2014



## IX. Pagos al Estado

### Retribución al Estado

65. Para el 2014, el monto efectivamente pagado por concepto de retribución al Estado que realizó NORVIAL S.A. ascendió a S/. 5,38 millones, lo que representó un incremento de 7,5%, incremento ligeramente mayor (en 1,2 puntos porcentuales) al registrado en el año anterior. La Retribución al Estado corresponde al 5,5% de los ingresos que obtuvo la empresa concesionaria por el cobro de peaje.
66. Durante enero, febrero y noviembre de 2014, NORVIAL realizó los mayores pagos por Retribución al Estado, agrupando en su conjunto el 26,5% del total de aportes. El promedio mensual de los crecimientos del pago por Retribución al Estado, en el 2014, fue de 0,6% (0,1 puntos porcentuales mayor a lo observado en el año anterior).

**Gráfico N° 15**  
**RETRIBUCIÓN AL ESTADO**  
(En millones de Nuevos Soles)



Fuente: Ositran  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Aporte por Regulación

67. El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 981 mil durante el 2014, monto 6,0% superior respecto a lo pagado en el 2013; ello se debe al aumento del tráfico en la concesión en el último año.

**Gráfico N° 16**  
**APORTE POR REGULACIÓN**  
(En miles de Nuevos Soles)



Fuente: Ositran  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

# ANEXOS

## ANEXO N° 1: Principales características del Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: NORVIAL S.A. CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA			
Fecha de actualización: 30 de julio de 2014			
N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 182.66 Km, los cuales se encuentran subdivididos en: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ancón-Huacho: Ruta (103 Km)</li> <li>• Ancón-Pte. Chancay: (22.40 Km)</li> <li>• Huacho-Pativilca (57.26 km).</li> </ul>	Cláusula 1.5 (p. 13)
2	Fecha de suscripción	15 de enero de 2003	p. 96
3	Plazo de la concesión	Plazo de 25 años, contado desde la Fecha de Suscripción del Contrato (con opción a ampliación)	Cláusula 4.1 (p. 21) Cláusula 4.3 (p. 21)
4	Adendas	Fecha de suscripción: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adenda 1: 08 de noviembre de 2004</li> <li>• Adenda 2: 31 de octubre de 2005</li> <li>• Adenda 3: 13 de junio de 2008</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Factor de competencia	Mayor Retribución para el Estado	Cláusula 8.19 (p. 48)
6	Capital mínimo	El capital social de la Sociedad Concesionaria es, como mínimo, USD 15 millones, el mismo que a la fecha de suscripción del contrato se encuentra íntegramente suscrito y pagado. O en todo caso íntegramente suscrito y como mínimo pagados USD 4 millones, debiendo completarse a USD 12 millones al finalizar las obras de la 1ª etapa, completando a USD 15 millones a más tardar al finalizar la segunda etapa.	Cláusula 3.3 a) (p. 17)
7	Garantías a favor del concedente	El concesionario entregará una Garantía de Fiel Cumplimiento por un monto inicial establecido de USD 8 millones que deberá estar vigente hasta 12 meses después de la suscripción del acta de reversión de los bienes.	Cláusula 9.2 (p. 51 y 52)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN  
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.  
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA**

**Fecha de actualización: 30 de julio de 2014**

N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
8	Garantías a favor del concesionario	<p>El Concedente se compromete a asegurar a la Sociedad concesionaria una garantía de ingresos por tráfico:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 millones de USD para el primer año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.</li> <li>• 5.5 millones de USD para el segundo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.</li> <li>• 6 millones de USD a partir del tercer año y hasta el décimo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.</li> </ul>	Cláusula 9.10. (p. 59)
9	Compromiso de inversión	La Inversión Proyectada Referencial es de USD 61'400,000 (sin incluir IGV).	Cláusula 1.5 (p. 9)
10	Obras	<p>Primera Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción del Evitamiento Huacho-Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y del Desvío Ambar-Pativilca (Tramo 3, Calzada Este)</li> <li>• Reforzamiento de calzada en el tramo Primavera-Dv. Ámbar</li> <li>• Intercambios Huacho y Pativilca</li> </ul> <p>Segunda Etapa: (a más tardar años 12 y 13)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista</li> <li>• Los intercambios restantes</li> <li>• Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca</li> </ul>	Cláusula 6.1 (p. 25)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trato Directo</li> <li>• Arbitraje</li> </ul> <p>Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</p>	Cláusula 15.12 (p. 89) Cláusula 15.13 a) (p. 90) Cláusula 15.13 b) (p. 90-91)
12	Penalidades	El incumplimiento en la iniciación de las obras y en la terminación de la ejecución de las obras por causas imputables al Concesionario, dará lugar a la aplicación de una penalidad equivalente al 0.003% del valor de la Inversión proyectada referencial para cada etapa por cada día calendario de atraso, hasta por un máximo equivalente al 5% del valor de la Inversión Proyectada Referencial.	Cláusula 6.15 (p. 34)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento del plazo</li> <li>• Mutuo Acuerdo</li> <li>• Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor)</li> <li>• Efectos de la caducidad</li> <li>• Resolución del contrato</li> </ul>	Sección XIV (p. 75-88)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN  
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.  
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA**

**Fecha de actualización: 30 de julio de 2014**

N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
14	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Reducción de los ingresos en 10% o más.</li> <li>• El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más.</li> <li>• O el efecto compuesto de las dos anteriores.</li> </ul>	Cláusula 8.20 (p.48-49)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	El concesionario podrá utilizar como garantía: el derecho de la Concesión, los ingresos de la concesión netos y las acciones que correspondan a participación mínima.	Cláusula 9.5 (p. 52-53) y Cláusula 3.3 e) i) (p. 18)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad civil sobre bienes o contra terceros</li> <li>• De seguro de accidentes</li> <li>• De riesgos laborales</li> <li>• De siniestros de bienes afectados</li> <li>• Póliza de Obras Civiles Terminadas (durante las fases no constructivas)</li> <li>• Pólizas de Operación</li> <li>• Pólizas 3D</li> </ul>	Cláusula 10.2 (p. 60-62)
17	Inicio de operaciones	Se computará a partir de la toma de posesión de los bienes de la concesión. Sólo podrá iniciarse si el Concesionario cumplió con presentar la garantía de fiel cumplimiento y las pólizas de seguro.	Cláusula 8.8 (p. 43)
18	Estándares de servicio	Parámetros de condición y servicialidad exigibles en esta concesión: rugosidad, peladura, baches, ahuellamiento, fisuras no tratadas, grietas, coeficiente de fricción, índice de servicialidad presente y tiempo máximo de espera en estaciones de peaje.	Anexo I (p. 98)
19	Tarifas	Tarifa máxima que se cobra según cronograma: i) Diciembre 2002: S/. 2.97 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ii) 1º de Abril 2003: S/. 3.81 por peaje más IGV y otros aportes de ley. iii) 1º de Octubre 2003 S/. 4.66 por peaje más IGV y otros aportes de ley. iv) 15 de Julio de 2005 USD 1.40 más IGV y otros aportes de ley. v) 15 de Julio de 2006 USD 1.50 más IGV y otros aportes de ley.	Cláusulas 8.17 a) y c) (p.45-46)
20	Reajustes de tarifas	Los peajes serán reajustados en forma ordinaria por la Sociedad Concesionaria. El reajuste ordinario se realizará cada doce meses por el CPI de Estados Unidos y el IPC de Perú.	Cláusulas 8.17 d) (p. 46-47)

(\*) TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1, 2 y 3.

## ANEXO N° 2 Detalle de Adendas al Contrato de Concesión

N° DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
<b>Fecha de actualización: 30 de julio del 2014</b>		
Adenda 1	1.5	Se precisó que cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente podría ser acreedor permitido. Se eliminó la posibilidad de que los socios de la Sociedad Concesionaria sean acreedores permitidos directa o indirectamente.
		Se añadió que los Servicios Opcionales también podrán ser instalados en las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía.
		Se incluye las definiciones de Controversia(s) Técnica(s) y Controversia(s) No Técnica(s).
		Se precisó las modalidades por las que se debe emitir información adicional sobre el Endeudamiento del Acreedor Permitido.
		Se incluyó la definición de Fuerza Mayor, entendida como aquella situación regulada en la sección XVIII del contrato de concesión.
		Se especificó que la Sociedad Concesionaria, o quien ésta designe, estará autorizada a prestar los Servicios Opcionales, previa aprobación por parte del Supervisor.
	3.3 k	Se precisó quiénes serán los fideicomisarios y a qué se destinará el exceso del fondo de fideicomiso una vez que se haya atendido los gastos necesarios para la afectación y adquisición de los predios comprendidos en el derecho de vía.
	4.2	Se amplió el rango de causales de suspensión del plazo de concesión.
	5.1	Se añadió que los bienes que el Concedente debiera entregar a la Sociedad Concesionaria deberán ser entregados libres de cargas y gravámenes, de personas u otros ocupantes o cualquier tipo de afectación, y que este será responsable de lo ocurrido antes de la entrega de los bienes.
	5.2	Se amplió a 2 años desde la fecha de suscripción del contrato, el plazo para que el Concedente entregue los predios comprendidos de la primera etapa de construcción, y se precisaron las definiciones de cada sección de la primera etapa en las que se realizarán las obras.
5.14	Se precisó el concepto de Derecho de Vía, definiéndolo como el correspondiente a los tramos que forman parte del proyecto a ser ejecutado por la Sociedad Concesionaria.	
5.18	Se modificó las condiciones que deben presentarse en el Acta de Revisión de los Bienes, suscritos por motivo de Devolución de Bienes, enfatizando que los tramos del Derecho de Vía deberán encontrarse libres de baches, limpios y con la señalización horizontal y vertical respectiva.	
6.1	Se modificó el año de inicio de la construcción de la segunda etapa.	
	Se añadió el reforzamiento del Puente Supe y la construcción de calzadas y pavimentación del dicho puente como obligaciones de construcción para la primera y segunda etapa, respectivamente. A su vez, se determinó que la Sociedad Concesionaria ejecutará la infraestructura de seguridad, señalización y demarcación.	

6.2	Se indicó que la Sociedad Concesionaria podrá modificar el Expediente Técnico con el objetivo de mejorar la calidad de infraestructura o de los servicios.
6.7	Se modificó el período de inicio de la construcción de obras de la segunda etapa, a más tardar al inicio del año 11 contado desde la fecha de Puesta en Servicio de la totalidad de las obras correspondientes a la primera etapa.
6.19	Se estableció adicionalmente que en caso el plazo necesario para levantar objeciones o subsanar irregularidades detectadas se venza, el Concedente procederá a resolver el Contrato, previa opinión del Supervisor.
8.17	Se modificó el cronograma de tarifa máxima por peaje a cobrar por la empresa concesionaria.
8.18	Se precisó que los Ingresos Adicionales de la Sociedad Concesionaria son los correspondientes a la Explotación de Servicios Opcionales que preste directamente o por empresas vinculadas, y también los pagos de terceros no vinculados por el derecho de uso o explotación de servicios opcionales.
8.2	Se pone en mayúsculas el vocablo normas: Normas.
8.24	Se estableció que es responsabilidad del CONCEDENTE y de la Policía Nacional hacer respetar los Reglamentos de Tránsito y de Pesos y Dimensiones Vehiculares.
9.5	Se enfatizó en la responsabilidad de cumplir con el Contrato por parte de los Acreedores Permitidos solo si se ejercen los derechos mencionados en la cláusula 9.6 respecto a la ejecución de la hipoteca. Asimismo, se añadieron con precisión los derechos de los Acreedores Permitidos.
9.6	Se hacer referencia al Anexo VI, el cual es incluido mediante esta adenda, que contiene el paquete de garantías de los Acreedores Permitidos. A su vez, se estableció reglas a seguir para la solicitud de autorización de constitución, la constitución de garantía y su respectiva ejecución extrajudicial.
9.7	Se estableció los criterios por los cuales los Acreedores Permitidos pueden subsanar los inconvenientes que presente la Sociedad Concesionaria.
10.2	Se precisó que la póliza de seguro de siniestros de bienes afectados, la de obras civiles terminadas y las de operación podrán tener como endosatario o asegurado adicional de la póliza a los Acreedores Permitidos o a quienes estos designen, previa autorización del Supervisor.
10.5	Se precisó que en caso de siniestro, la Sociedad Concesionaria no es responsable de aquellos actos, hechos u omisiones cometidos u ocurridos por el concedente que son de responsabilidad de este último de acuerdo a las leyes aplicables.
12.4	Se estableció que las obligaciones de la Sociedad Concesionaria deben cumplirse en todos los contratos de ejecución continuada que tengan relación directa con las labores de operación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión que celebre la SOCIEDAD CONCESIONARIA con terceras Personas.
14.2	Se incluyó la aceptación expresa de los Acreedores Permitidos como condición para la disolución del Contrato de Concesión por mutuo acuerdo.
14.3	Se precisó las causales de Resolución de contrato y se agregándose el hecho de Fuerza Mayor, de conformidad con la Sección XVIII y "los demás casos expresamente previstos en el presente Contrato".
14.4	Se añadió que durante los seis meses en que se notifica anticipadamente la resolución del Contrato o caducidad de la Concesión, salvo acuerdo entre las partes, la Sociedad Concesionaria deberá culminar las obras iniciadas e iniciará las programadas que se culminen en dicho lapso, exceptuándose de iniciar las obras programadas que excedan de dicho lapso.
14.5	Se enfatizaron las razones distintas a las de Fuerza Mayor, por las que se producirá la resolución del Contrato.
14.6	Se precisó que el incumplimiento por causa imputable a una de las Partes dará derecho a la Parte afectada a resolver el Contrato y a exigir la indemnización por daños y perjuicios.
14.7	Se estableció los eventos que constituyen las únicas causales atribuibles a la Sociedad Concesionaria que pueden dar lugar a la resolución del contrato.
14.9	Se hizo precisiones a los términos en los que se da la caducidad de pleno derecho de la Concesión.

	14.12. 14.13 y 14.14	Se modificó algunas características por la que se tiene que efectuar pagos una vez dada la Caducidad de la Concesión.
	14.15	Se precisó que el concurso público y la adjudicación de la Concesión al nuevo concesionario deberá realizarse en el plazo máximo de un año contado a partir de la resolución del Contrato o de la caducidad de la Concesión.
	14.16	Se incluyó nuevos mecanismos a efectuar en caso de resolución del Contrato y/o Caducidad de la Concesión.
	15.2	Se enfatizó que la sección de Ámbito de Aplicación sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la resolución del Contrato y la Caducidad de la Concesión.
	15.12	Se hizo modificaciones respecto a la resolución de inconvenientes entre las partes a través del Trato Directo.
	15.13.b1)	Se precisó los términos por los que se debe proceder si es que el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el Arbitraje de Derecho.
	15.14	Se añadió a la Cámara de Comercio internacional de París como agente que designaría a uno de los miembros del Tribunal Arbitral, en el caso del arbitraje internacional, para efectuar el Arbitraje.
	16.1	Se hizo modificaciones acerca de la fijación de domicilios de las partes del Contrato y el Supervisor.
	Nueva Sección	Se incluyó Sección XVIII, que contiene definiciones sobre Eventos de Fuerza Mayor.
	Anexo VI	Nuevo. Se incluyó lo referente a la aprobación a favor del Acreedor Permitido.
Adenda 2	8.19	Se precisó que la Retribución será destinada al Fondo Vial o, previa decisión del CONCEDENTE, al financiamiento de las obligaciones a su cargo presentes en el Contrato.
	9.5	Se retiró del acápite b) el texto que indicaba que el gravamen o asignación de fondos con naturaleza de garantía a favor de los Acreedores Permitidos dependerá también de <u>cualequier otro monto comprometido a entidades estatales.</u>
	9.6	Se precisó que para la autorización de constitución de las garantías, la Sociedad Concesionaria dará también, al Concedente y al Supervisor, una declaración del posible Acreedor Permitido.
	11.7	Se redefinió los términos por los cuales la Sociedad Concesionaria se encuentra obligada a coordinar con las empresas de servicios.
Adenda 3	Nueva Cláusula	Se incluyó la cláusula 6.21.A al contrato de concesión para los casos excepcionales de obras complementarias y/o nuevas vinculadas a mejorar aspectos de seguridad vial, o que se ejecuten como solución al acceso y libre tránsito de los usuarios de las localidades afectadas por la construcción de la nueva autopista.

Fuente: Adendas 1, 2 y 3 al Contrato de Concesión.



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**