

**Evaluación Económica de la  
Concesión del Tramo Ancón –  
Huacho – Pativilca (Red Vial  
N°5)**

**2009**

**Gerencia de  
Regulación**



Evaluación Económica de la  
Concesión del Tramo Ancón -  
Huacho – Pativilca (Red Vial  
N°5)

**2009**

**Gerencia de  
Regulación**

---

<b>I.</b>	<b>Resumen Ejecutivo .....</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>Principales características del Contrato de Concesión .....</b>	<b>5</b>
	II.1 Adendas al contrato de concesión	5
	II.2 Compromisos de inversión	5
	II.3 Tarifas reguladas	7
	II.4 Factor de retribución y pagos a organismos públicos	7
<b>III.</b>	<b>Desempeño de la Concesión en el 2009 .....</b>	<b>8</b>
	III.1 Zona de influencia	8
	III.2 Tráfico de vehículos	9
	III.3 Evolución de las tarifas reguladas y no reguladas	12
<b>IV.</b>	<b>Avance de Obras en el 2009 .....</b>	<b>13</b>
<b>V.</b>	<b>Resultados Financieros .....</b>	<b>14</b>
<b>VI.</b>	<b>Pagos al Estado .....</b>	<b>16</b>
<b>ANEXOS</b>		

---

### **Resumen Ejecutivo**

Luego de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el 2001, la Red Vial N°5 (Tramo Ancón-Huacho-Pativilca) es la segunda infraestructura de transporte concedida a un privado, además de ser también autosostenible. En el 2009, la Red Vial N°5 cumplió seis años de operaciones.

La concesión mencionada fue otorgada a NORVIAL S.A. en enero de 2003 por un período de 25 años y comprende los 182.66 Km. del tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, una de las principales vías de conexión entre Lima y el norte del país. Actualmente, Norvial S.A es una subsidiaria de Graña y Montero; no obstante, incluye la participación de las constructoras JJC y Besco. A partir de diciembre de 2008, el Concesionario cotiza sus acciones en la Bolsa de Valores de Lima (BVL), habiendo alcanzado hasta diciembre de 2009, la clasificación de 2a (pe) para sus acciones comunes, según Equilibrium, clasificadora de riesgo. Como señala la entidad, ello indica una buena combinación de solvencia, estabilidad en la rentabilidad del emisor y volatilidad de sus retornos.

Como se observará en el próximo análisis, a la fecha, la operación de Norvial en la Red Vial N°5 ha generado un crecimiento comercial por el mayor acceso a las zonas norteñas de Lima tanto por el turismo como por diversos sectores económicos (minería, *retail*, energía) que han buscado oportunidades en esas localidades.

A la fecha, la concesión ha culminado la primera etapa de inversiones, mientras que la segunda etapa, se iniciará cuando se verifique que el promedio anual del tráfico en la estación de Paraíso (Huacho), sea de al menos 6,5 millones de ejes cobrables y que dicho promedio se sostenga por al menos cuatro años consecutivos, o cuando haya transcurrido como máximo 11 años de puesta en servicio de la totalidad de obras correspondientes a la primera etapa. Eventos que a la fecha aún no se producen.

La tarifa que viene cobrando la concesión es de S/. 4,88 (sin IGV e impuestos), monto invariante al alcanzado en 2008. De otro lado, el tráfico total de la misma alcanzó los 4.8 millones de vehículos (ligeros y pesados), lo que significó en promedio, un aumento de alrededor del 3% del número de vehículos que recorrieron la concesión.

El nivel de ingreso de la empresa Concesionaria fue de S/. 63.5 millones totales por concepto de peaje.

## I. Principales características del Contrato de Concesión

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.

La concesión fue otorgada por un plazo de 25 años, 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: Carretera Ancón-Huacho-Pativilca**

Tramos	Longitud (Km)	Estaciones de peaje
Ancón - Huacho	103	Serpentín de Pasamayo
Ancón - Chancay (Serpentin)	22.4	Variante de Pasamayo
Huacho - Pativilca	57.26	El Paraíso
<b>Longitud Total</b>	<b>182.66</b>	

Fuente: Contrato de Concesión Red Vial N° 5.  
Elaboración: GRE – OSITRAN.

El Contrato de Concesión obliga a ejecutar obras de construcción en dos etapas. La primera etapa fue definida a ser desarrollada a más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, mientras que la segunda etapa deberá iniciarse cuando se verifique que el promedio anual del tráfico en la estación de Paraíso (Huacho), sea de al menos 6,5 millones de ejes cobrables y que dicho promedio se sostenga por al menos cuatro años consecutivos. Esta etapa se iniciará a más tardar al inicio del año 11<sup>1</sup>, contado a partir de la fecha de puesta en servicio de la totalidad de obras correspondientes a la primera etapa. El plazo máximo para la ejecución de las obras de la primera etapa fue establecido en 2 años, el mismo que se computó a partir de la fecha en la que el Concedente entregó los predios necesarios para la ejecución de las obras.

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 serviciabilidad exigibles en las concesiones viales. Cabe destacar que el Contrato no considera la opción de renovación luego de vencer el plazo de la concesión.

### II.1 Adendas al Contrato de Concesión

Desde el inicio de la concesión, se han suscrito tres adendas al Contrato. 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. En la sección de Avance de Obras y Anexos, se detalla las obras vinculadas a las adendas desarrolladas.

### II.2 Compromisos de inversión

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 estableció una

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

inversión referencial de US\$ 26.4 millones; mientras que, para la segunda etapa, una inversión referencial de US\$ 35 millones; lo que implica una inversión referencial total de US\$ 61.4 millones.

Las obras de la **primera etapa** de construcción incluyen:

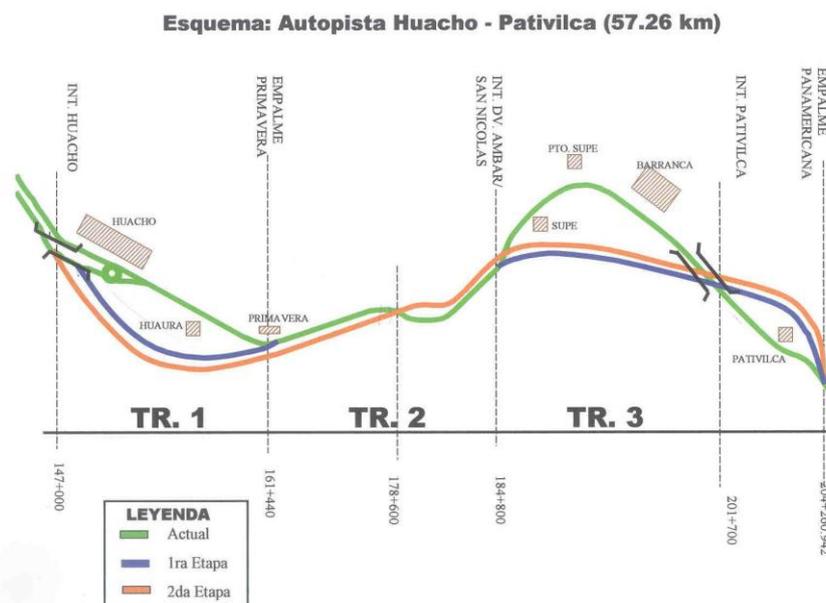
- i) La construcción del evitamiento Huacho - Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y desvío Ámbar - Pativilca (Tramo 3, Calzada Este), conformándose una sola calzada en dos sentidos.
- ii) El reforzamiento de la calzada existente entre Primavera y el desvío Ámbar a nivel de acabado, como parte de la autopista.
- iii) Los intercambios Huacho y Pativilca, con las características definitivas.
- iv) Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido.
- v) La parte correspondiente a las calzadas que se construirán en esta etapa de los puentes Huaura y Pativilca.
- vi) El reforzamiento del puente Supe.

Para la **segunda etapa** de construcción, se tiene previsto la ejecución de las siguientes obras:

- i) Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista.
- ii) Los intercambios restantes del tramo Ancón - Huacho - Pativilca.
- iii) Las calzadas y cimentación del puente Supe.
- iv) Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca.

Una mayor información de los cambios y avances relacionados con el Contrato de Concesión se encuentra la ficha resumen del contrato al 2009, en la sección Anexos.

### Gráfico N°1: Esquema de la autopista Huacho - Pativilca



Fuente: NORVIAL S.A.  
Elaboración: NORVIAL S.A.

### II.3 Tarifas reguladas

Al ser una concesión autosostenible, 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.

Por otro lado, de acuerdo con 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.

De acuerdo con el cronograma de ajuste tarifario establecido como parte de la Adenda N°1, se define la fórmula de actualización de las tarifas de acuerdo con la inflación (promedio aritmético del CPI de EEUU y el IPC de Perú), la cual podrá ser aplicada por la empresa concesionaria:

$$Peaje = \left[ (US\$1.50 * 50\%) \times \left( \frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_1 \right] + \left[ (US\$1.50 * 50\%) \times \left( \frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

**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.

**0:** 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 utilizara el CPI del mes anterior.

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

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

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

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 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.

## II. Desempeño de la Concesión en el 2009

### III.1 Zona de influencia

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 de conexión entre el norte del país y la ciudad de Lima, por la cual transita carga destinada no sólo 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.

Uno de los aspectos más importantes de este proyecto vial, es su influencia en el crecimiento de la zona norte. Actualmente, en la ruta mencionada no sólo han llegado nuevos proyectos mineros como Santander en Huaral (de Trevali Resources), sino también otros como el correspondiente a la Empresa Administradora Chungar (perteneciente a Volcan Compañía Minera) para la construcción de la Central Hidroeléctrica de Chancay (110 MW).

Asimismo, el norte se ha constituido como una nueva zona de atractivo comercial generado por la mayor comunicación de la red vial N°5. Así, el sector financiero a través del Grupo Wong inauguró la nueva oficina principal de su caja Prymera, entre otras inauguraciones locales en diversos sectores.

**Gráfico N°2: Tramo concesionado – Red Vial N°5**



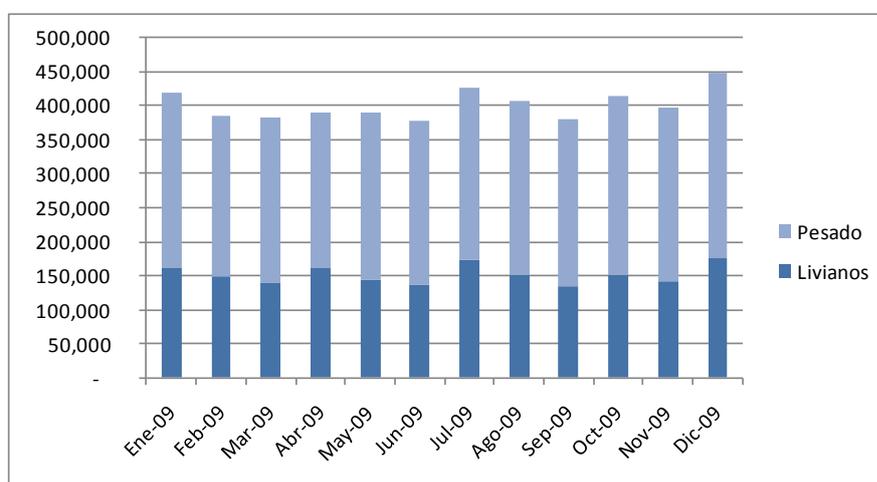
Fuente: NORVIAL S.A.  
Elaboración: NORVIAL S.A.

### III.2 Tráfico de vehículos

En términos generales, el número de vehículos que transitó por la carretera durante el 2009 fue un 3% mayor al registrado el año anterior, alcanzando 4.8 millones de unidades (livianas y pesadas). Si bien en cuanto a vehículos livianos (1.8 millones), el crecimiento anual se mantuvo alto en 9.5%, el total de vehículos pesados (2.9 millones) se redujo en 0.3% con respecto a los resultados de 2008.

Parte de la conectividad comercial que ofrece Norvial se refleja en los resultados mensuales en cuanto al tráfico. En términos de ejes cobrables, los vehículos pesados que transitaron por la vía representaron el 86% del total en 2009 (ver gráfico), mientras que el resto correspondió a vehículos livianos.

**Gráfico N°3: Evolución mensual del tráfico por tipo de unidades (2009) – NORVIAL**  
En número de vehículos



Fuente: NORVIAL S.A.  
Elaboración: GRE - OSITRAN.

Específicamente, los resultados por estación de peaje reflejan otros aspectos. Como se sabe, la mayor proporción de vehículos pesados circula por la estación de Paraíso (Huacho) y el Serpentín Pasamayo, en cada una de las cuales, se supera los 4.5 millones de ejes para vehículos pesados (4.78 millones y 5.72 millones de ejes para la estación Paraíso y el Serpentín de Pasamayo, respectivamente). En el caso de unidades de vehículos livianos, en la estación Variante Pasamayo, el número de unidades alcanzó 1.15 millones en el 2009, lo que indica un crecimiento de 9.86% respecto al año anterior.

**Cuadro N°2: Evolución del tráfico de unidades de vehículos por tipo y estación de peaje (2009)**

Concepto	2008	2009	Var%
<b>Paraiso-Huacho</b>			
Livianos(unidades)	603,099	659,961	9%
Pesados(unidades)	1,264,250	1,268,662	0%
<b>Variante de Pasamayo</b>			
Livianos(unidades)	1,047,002	1,150,193	10%
Pesados (unidades)	127,151	188,145	48%
<b>Serpentín de Pasamayo</b>			
Livianos(unidades)	12,214	9,664	-21%
Pesados (unidades)	1,615,442	1,540,788	-5%
<b>Total Livianos(unidades)</b>	<b>1,662,315</b>	<b>1,819,818</b>	<b>9%</b>
<b>Total Pesados (unidades)</b>	<b>3,006,843</b>	<b>2,997,595</b>	<b>0%</b>

Fuente: NORVIAL S.A.  
Elaboración: GRE - OSITRAN.

Cabe destacar que, tal como se señala en las principales características del contrato de Concesión, la segunda etapa del proyecto vial se iniciará al comprobarse un nivel de tráfico de 6.5 millones de ejes cobrables<sup>2</sup> por cuatro años consecutivos en la estación de peaje de Paraíso (Huacho), entre otras mejoras que podrían depender de la evolución del tráfico. Así, de acuerdo con el Cuadro N°3, para el 2008 y 2009 se tuvo 5.38 millones y 5.44 millones de ejes cobrables en la Estación de Peaje Paraíso (Huacho)<sup>3</sup>, lo que implica que el tráfico aun debe de elevarse en alrededor de 20% para cumplir con el umbral indicado.

**Cuadro N°3: Evolución del tráfico de unidades de vehículos por tipo y estación de peaje, en ejes y unidades (2009)**

Concepto	2008	2009	Var%
<b>Paraiso-Huacho</b>			
Livianos(unidades)	603,099	659,961	9%
Pesados (ejes)	4,777,584	4,781,191	0%
<b>Variante de Pasamayo</b>			
Livianos(unidades)	1,047,002	1,150,193	10%
Pesados (ejes)	319,713	485,282	52%
<b>Serpentín de Pasamayo</b>			
Livianos(unidades)	12,214	9,664	-21%
Pesados (ejes)	5,983,818	5,729,521	-4%
<b>Total Livianos(unidade</b>	<b>1,662,315</b>	<b>1,819,818</b>	<b>9%</b>
<b>Total Pesados (ejes)</b>	<b>11,081,115</b>	<b>10,995,994</b>	<b>-1%</b>

Fuente: NORVIAL S.A.  
Elaboración: GRE - OSITRAN.

<sup>2</sup> De acuerdo con la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión sobre la Medición del Flujo Vehicular. Una unidad liviana es igual a un eje cobrable, mientras que cada eje pesado es considerado un eje cobrable.

<sup>3</sup> Para dicho cálculo se sumó el número de ejes cobrados de los vehículos pesados más el número de vehículo ligeros (los que equivalen a un eje cobrable).

En cuanto a ejes, las diferencias entre estaciones de peaje indican que las estaciones de Paraíso (Huacho) y Serpentin Pasamayo han destacado por la mayor cantidad de ejes en la categoría de vehículos pesados de 6 ejes. Para el 2009, éstas han recibido un total de 2.2 millones y 2.6 millones de ejes para esta categoría, respectivamente.

**Cuadro N°4: Tráfico Pesado - Evolución mensual del tráfico por números de ejes (2009) – NORVIAL**

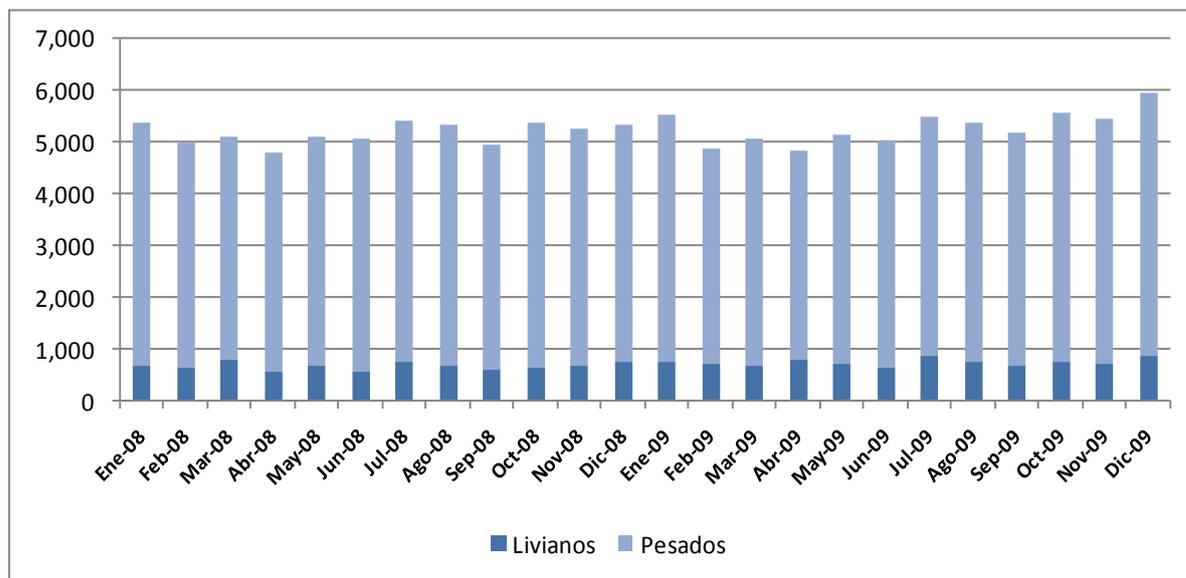
Concepto	2008		2009		2008		2009		Total de ejes	
	Paraíso - Huacho		Variante de Pasamayo		Serpentin de Pasamayo		2008	2009	2008	2009
2 ejes	852,614	850,056	146,568	199,370	1,250,928	1,194,384	<b>2,250,110</b>	<b>2,243,810</b>		
3 ejes	804,528	831,897	138,933	217,878	815,568	774,612	<b>1,759,029</b>	<b>1,824,387</b>		
4 ejes	378,660	401,624	20,680	52,268	448,612	432,016	<b>847,952</b>	<b>885,908</b>		
5 ejes	551,440	499,460	3,975	4,255	842,975	688,830	<b>1,398,390</b>	<b>1,192,545</b>		
6 ejes	2,180,574	2,185,758	9,498	11,430	2,615,862	2,627,142	<b>4,805,934</b>	<b>4,824,330</b>		
de 7 a 9 ejes	9,768	12,396	59	81	9,873	12,537	<b>19,700</b>	<b>25,014</b>		

Fuente: NORVIAL S.A.

Elaboración: GRE - OSITRAN.

Con estos resultados, es evidente que, en promedio, el 86% de los ingresos percibidos durante el 2009 correspondan al tránsito de vehículos pesados, así como en el 2008, este resultado alcanzó un 87%. Como se indica en el gráfico siguiente, la tendencia se ha mantenido en los dos últimos años, sin mayores cambios. El ingreso mensual alcanzó su máximo nivel en diciembre de 2009 con S/.5.9 millones, de los cuales S/.5 millones correspondieron a vehículos pesados.

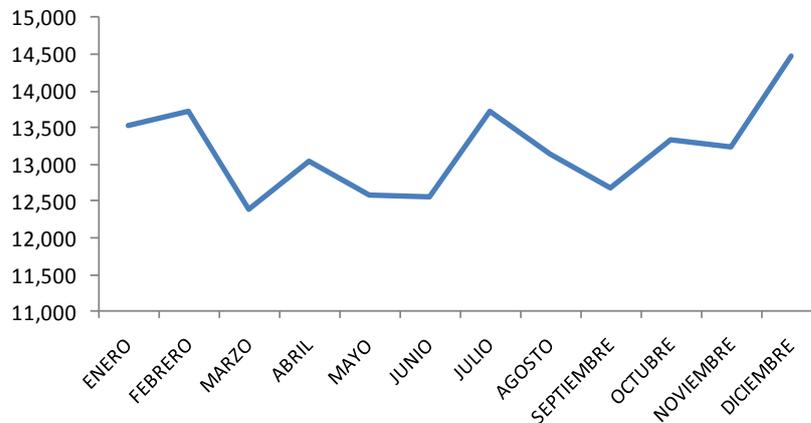
**Gráfico N°4: Ingresos mensuales por tráfico de vehículos Peajes NORVIAL (2008-2009, En miles de S/.)**



Fuente: Norvial

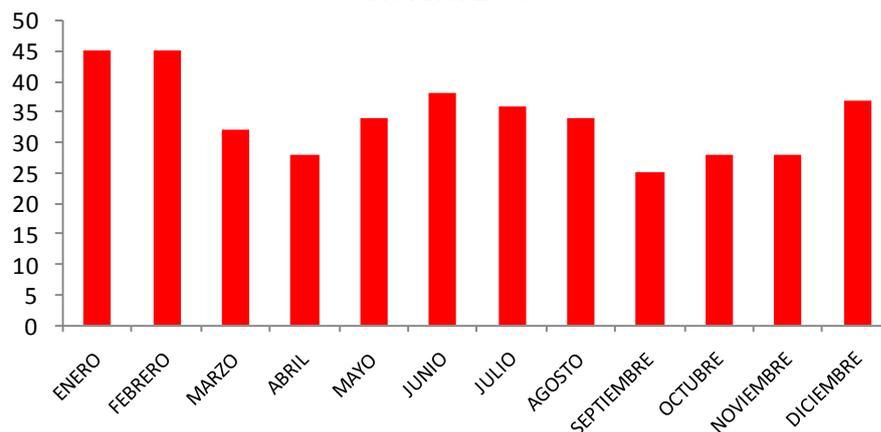
Elaboración: GRE – OSITRAN

En cuanto a indicadores de la operación, el Índice Medio Diario (IMD) del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por el tramo Ancón-Huacho-Pativilca en un día, fue de 14,465 vehículos para el 2009, registrando un incremento de 8% respecto al año anterior.

**Gráfico N°5****Evolución del Índice Medio Diario (IMD)  
Norvial 2009**

Fuente: Norvial  
Elaboración: GRE – OSITRAN

Por el contrario, en cuanto a accidentes en el tramo Ancón-Huacho-Pativilca, estos decrecieron en un 9%, al sumar un total de 410 para el año en mención. Anteriormente, en el 2008, ya se había percibido una reducción respecto al 2007 de 8.4%. Con ello, se puede concluir el logro de una mayor reducción de accidentes año a año.

**Gráfico N°6****Número de accidentes  
Norvial 2009**

Fuente: Norvial.  
Elaboración: GRE – OSITRAN

**III.3 Evolución de las tarifas reguladas y no reguladas**

Como se mencionó anteriormente, el derecho por uso de vía es la única tarifa regulada y ésta debe ser reajustada anualmente en función del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el *Consumer Price Index* (CPI) de EEUU. Así, en setiembre del 2009, esta tarifa

disminuyó de US\$ 0,59 a US\$ 0,58. El siguiente cuadro muestra la evolución de las tarifas desde que se entrega la concesión en enero del 2003.

A la fecha, se observa una evolución nominal de los S/.2.97 con los que se entregó la concesión a diciembre del 2002 hasta los S/.4.88 (un 64% más).

**Cuadro N°5: Tarifas nominales anuales y actualizadas de Norvial (en S/.)**

Fecha	Tarifa (en S/.)
A Diciembre 2002	2.97
A partir del 1ero de Abril de 2003	3.81
A partir del 1ero de Octubre de 2003	4.66
A partir del 15 de julio de 2005	4.55 <sup>1</sup>
A partir del 15 de julio de 2006	4.86 <sup>2</sup>
A partir del 15 de julio del 2007	4.87
A partir del 15 de julio del 2008	4.88
A mayo de 2009	4.88
A diciembre de 2009	4.88

Fuente: Contrato de concesión, tarifarios anuales.

<sup>1</sup> Publicada también como US\$1.4.

<sup>2</sup> Publicada también como US\$1.5.

No incluye IGV u otros aportes de ley.

En realidad, la unidad de cobro es vehículo o eje por cada 100 km recorridos aproximadamente.

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 el punto I.3 del informe. Todo ello de acuerdo con la cláusula 8.17d del Contrato de Concesión.

### III. Avance de Obras en el 2009

A pesar de que la concesión considera la entrega de infraestructura existente para la explotación, Norvial finalizó el total de las obras comprometidas en la primera etapa en el 2008)<sup>4</sup>. A la fecha, no se han iniciado las obras de la segunda etapa de la concesión al no alcanzar los niveles de tráfico indicados en el Contrato (Punto III.2 sobre tráfico de vehículos).

En ese sentido, las adendas resumen las modificaciones para el cumplimiento de las obras, el desarrollo de los puntos de cada adenda se encuentra en los Anexos:

#### **Primera Adenda al Contrato (08.11.2004)**

Modificaciones a las cláusulas: 1.5 (Definiciones), 3.3 k (Fecha de suscripción de Contrato), 4.2 (Plazo), 5.1 – 5.2 (Régimen de Bienes) 5.14 (Áreas de terreno), 5.18 (Devolución de Bienes) 6.1, 6.2, 6.7, 6.19 (Obras de Construcción), 8.17, 8.18, 8.20, 8.24 (Explotación de la Concesión) 9.6, 9.7 (Régimen Económico). 10.2, 10.5 (Régimen de Seguros) 12.4 (Cláusula en los Contratos) 14.2 – 14.7, 14.9, 14.12, 14.13, 14.16 (Caducidad) 15.12, 15.14 (Solución de Controversias).

<sup>4</sup> De acuerdo con la información de la empresa en los Estados Financieros, las obras de la Primera Etapa se iniciaron en el 2003 y culminaron en el 2008.

**Segunda Adenda al Contrato (03.10.2005)**

Modificaciones a las cláusulas: 8.19 (Retribución), 9.5, 9.6 (Régimen Económico) 11.7 a (Relaciones con Terceros).

**Tercera Adenda al Contrato (13.06.2008)**

Inclusión de la cláusula 6.21 al Contrato de Concesión (Obras complementarias o nuevas vinculadas a mejorar el tránsito).

**IV. Resultados Financieros**

Al ser la Red Vial N°5 una concesión autosostenible, la situación financiera durante el 2009 permite recalculer aspectos básicos como la retribución al Estado y el pago al regulador, además de la evolución de la demanda y el pago por operaciones. Si bien, en cuanto al tráfico se pudo revelar el nivel de ingresos mensuales (ver sección III.2), en términos agregados, para el 2009, los vehículos pesados alcanzaron una recaudación de S/.54.5 millones, por encima de los resultados para los vehículos livianos (S/.9 millones). No obstante, estos últimos crecieron en el 2009 un 11% en cuanto a ingresos, superando el 1% de crecimiento anual para los vehículos pesados. Finalmente, para el 2009, se obtuvo S/.63.5 millones de ingresos totales por peaje.

Al estar Norvial en el sexto año de operaciones, para el 2009 destaca la renovación del contrato de operación y mantenimiento del Concesionario con otras empresas del rubro. El 15 de marzo de 2009 fue renovado, por el período de un año y por un valor de US\$2.9 millones, el Contrato de Mejoramiento Periódico entre Norvial y las empresas que conforman el Consorcio Red Vial N°5 (GyM, JJC Contratistas Generales y Besco) con el fin de mantener las actividades periódicas de la infraestructura vial, de conformidad con los parámetros exigidos en el Contrato de Concesión. El primer contrato, hasta el 2008, alcanzó los US\$5.1 millones.

Además, considerando que el Concesionario encargó a Concar la operación de la carretera por un plazo de 15 años, para el 2009, se pactó una retribución mensual de S/.658,000, lo cual demuestra un incremento de 13.6% frente al monto del año anterior, explicado por una mejora en el servicio mecánico brindado por la empresa contratada, a través de la incorporación de maquinaria.

En cuanto al Balance General, Norvial cerró el 2009 con un total de activos (corrientes y no corrientes) de S/.183.6 millones, de los cuales destacan los activos no corrientes con el 93% de ese total. Dentro de este rubro los activos intangibles (como los desembolsos incurridos para la construcción) alcanzaron los S/.165.1 millones. En cuanto a los activos corrientes, destaca el efectivo y equivalentes (que corresponde a efectivo disponible y depósitos de libre disponibilidad) en efectivo por S/. 9.2 millones.

En lo que respecta al patrimonio neto, el capital se mantuvo constante en S/.55.1 millones, mientras que los resultados acumulados disminuyeron en 38%, hasta alcanzar los S/.23.4 millones. El valor de capital actual está representado por 55.1 millones de acciones comunes (a S/.1 cada una). Así fue que, el 7 de mayo de 2009, Besco vendió el 48.79% de sus acciones a GyM, quedándose ésta última con el 50.1% de participación del capital.

Por su parte, tal como señalan los Estados Financieros Auditados, al 31 de diciembre del 2009, está pendiente la asignación de la reserva legal por S/.1.25 millones, correspondiente al ejercicio económico de ese año. Así también, en el 2009, se distribuyó dividendos por S/.25.2

millones (o US\$8.6 millones) como anticipo de dividendos de la utilidad 2009 y como dividendos del 2008.

### Cuadro N°6: Balance General 2009 - NORVIAL

BALANCE GENERAL (Al 31 de diciembre del 2009) En miles de S/.					
<b>Activos Corrientes</b>	2009	2008	<b>Pasivos y Patrimonio Neto</b>	2009	2008
Efectivo y equivalentes en efectivo	9,217	25,764	Cuentas por pagar comerciales	1,304	3,247
Cuentas por cobrar comerciales	3,387	4,741	Otras cuentas por pagar	2,676	1,326
Otras cuentas por cobrar	75	5,547	Porción corriente de obligaciones financieras	12,901	14,636
Gastos pagados por anticipado	428	356	<b>Total pasivos corrientes</b>	<b>16,881</b>	<b>19,209</b>
<b>Total Activos Corrientes</b>	<b>13,107</b>	<b>36,408</b>			
<b>Activos No Corrientes</b>			<b>Pasivos no corrientes</b>		
Otras cuentas por cobrar	2,889	3,150	Obligaciones Financieras a largo plazo	80,971	102,043
Mobiliario y equipo, neto	1,140	1,039	Total de pasivos no corrientes	80,971	102,043
Activos intangibles	165,129	175,759	<b>Total Pasivos</b>	<b>80971</b>	<b>121252</b>
Activo por IR diferido	1,370	3,437			
<b>Total Activos No corrientes</b>	<b>170,528</b>	<b>183,385</b>	<b>Patrimonio neto</b>		
<b>TOTAL DE ACTIVOS</b>	<b>183,635</b>	<b>219,793</b>	Capital	55,136	55,136
			Reserva Legal	7,192	5,615
			Resultados acumulados	23,455	37,390
			<b>Total Patrimonio Neto</b>	<b>85,783</b>	<b>98,141</b>
			<b>TOTAL PASIVOS Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>183,635</b>	<b>219,393</b>

IR: Impuesto a la Renta

Fuente: NORVIAL, Estados Financieros 2009-2008

El Estado de Pérdidas y Ganancias indica que los costos para la oferta de servicios alcanzaron los S/. 35.7 millones, con lo cual se incrementaron un 26% respecto al 2008, principalmente, debido a la amortización de activos intangibles, ya que otros rubros se mantuvieron constantes. De similar modo, respondió el nivel de ingresos operacionales –tal como se ha señalado anteriormente- y gastos financieros. Finalmente, la utilidad anual se redujo en un 21% (hasta los S/.12.4 millones, frente a los S/.15.7 millones del 2008), lo que resalta también el incremento de 22% en gastos administrativos.

**Cuadro N°7: Estado de Pérdidas y Ganancias 2009 - NORVIAL**

ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS (Al 31 de diciembre del 2009) En miles de S/.		
	2009	2008
Ingresos Operacionales	63,539	62,192
Costo de los Servicios	-35,708	-28,430
Otros costos de operación	-702	-1,260
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>27,129</b>	<b>32,502</b>
Gastos de Administración	-4,337	-3,559
Otros egresos e ingresos	-431	-150
	-4,768	-3,709
<b>Utilidad operativa</b>	<b>22,361</b>	<b>28,793</b>
Gastos Financieros, neto	-8,482	-7,923
Diferencia en cambio, neto	6,112	-4,984
Utilidad antes de IR	19,991	15,886
IR	-7,513	-111
<b>Utilidad del año</b>	<b>12,478</b>	<b>15,775</b>

IR: Impuesto a la Renta  
Fuente: NORVIAL, Estados Financieros 2009-2008

**V. Pagos al Estado**

Para el 2009, el pago por concepto de retribución al Estado que realizó NORVIAL S.A., a través del Fondo Vial al MTC, ascendió a S/. 3,5 millones, lo que representó un incremento de 2%, con respecto al registrado el año anterior. Este monto corresponde al 5,5% de los ingresos que obtuvo la empresa concesionaria por el cobro de peaje.

Al pago anterior, se suma el pago de Norvial a OSITRAN por concepto de aporte por regulación, equivalente al 1% del total de ingresos de la empresa. La suma pagada por este concepto para el 2009 ascendió a S/. 672,000, 4.5% por encima del nivel registrado durante el año anterior.

Asimismo, cabe destacar que, en enero de 2009, se renovó la carta fianza de US\$8 millones, emitida a favor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con el fin de garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones que asume el concesionario, a través del contrato de concesión.

**Cuadro N°8: Evolución de las Retribuciones al Estado y aporte por regulación, 2003-2009**  
(En miles de nuevos soles)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fondo Vial	1955.7	2483.6	2468.0	2717.0	3120.0	3420.0	3495.0
Aporte de regulación	355.4	450.8	449.0	519.0	572.0	643.0	672.0

Fuente: Estados financieros Auditados del 2004 al 2008 - NORVIAL S.A.  
Elaboración: GRE - OSITRAN

## **ANEXOS**

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.			
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO-PATIVILCA			
Fecha de actualización: 25 de mayo de 2009			
Nº	Tema	Contenido	Ref. (*)
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, US\$ 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 US\$ 4 millones, debiendo completarse a US\$ 12 millones al finalizar las obras de la 1ª etapa, completando a US\$ 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 US\$ 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)
8	Garantías a favor del concesionario	El Concedente se compromete a asegurar a la Sociedad concesionaria una garantía de ingresos por tráfico: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 millones de US\$ para el primer año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.</li> <li>• 5.5 millones de US\$ para el segundo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.</li> <li>• 6 millones de US\$ 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)

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

N°	Tema	Contenido	Ref. <sup>(1)</sup>
9	Compromiso de inversión	La Inversión Proyectada Referencial es de US\$ 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. Ambar</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)
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 serviciabilidad presente y tiempo máximo de espera en estaciones de peaje.	Anexo I (p. 98)
19	Tarifas	<p>Tarifa máxima que se cobra según cronograma:</p> <p>i) Diciembre 2002: S/. 2.97 por peaje más IGv y otros aportes de ley.</p> <p>ii) 1º de Abril 2003: S/. 3.81 por peaje más IGv y otros aportes de ley.</p> <p>iii) 1º de Octubre 2003 S/. 4.66 por peaje más IGv y otros aportes de ley..</p> <p>iv) 15 de Julio de 2005 US\$ 1.40 más IGv y otros aportes de ley.</p> <p>v) 15 de Julio de 2006 US\$ 1.50 más IGv y otros aportes de ley.</p>	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)
21	Retribución al Estado	5.50% de los ingresos mensuales por concepto de peaje	Cláusula 8.19 (p.48)

**Cuadro N°8: Contenido de la Adenda N° 1 al contrato de Concesión**

NUMERAL	MODIFICACIÓN
1.5	<p>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.</p> <p>Se añadió que los Servicios Opcionales también podrán ser instalados en las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía.</p> <p>Se incluye las definiciones de Controversia(s) Técnica(s) y Controversia(s) No Técnica(s).</p> <p>Se precisó las modalidades por las que se debe emitir información adicional sobre el Endeudamiento del Acreedor Permitido.</p> <p>Se incluyó la definición de Fuerza Mayor, entendida como aquella situación regulada en la sección XVIII del contrato de concesión.</p> <p>Se especificó que la Sociedad Concesionaria, o quien ésta designe, estará autorizada a prestar los Servicios Opcionales, previa aprobación por parte del Supervisor.</p>
3.3 k	<p>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.</p>
4.2	<p>Se amplió el rango de causales de suspensión del plazo de concesión.</p>
5.1	<p>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.</p>
5.2	<p>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.</p>
5.14	<p>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.</p>
5.18	<p>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.</p>
6.1	<p>Se modificó el año de inicio de la construcción de la segunda etapa.</p> <p>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.</p>

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 hace 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 <sup>(1)</sup>	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.

**Cuadro N°9: Contenido de la Adenda N° 2 al contrato de Concesión**

NUMERAL	MODIFICACIÓN
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>cualquier 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.

Elaboración: Gerencia de Regulación-OSITRAN

**Cuadro N°10: Contenido de la Adenda N° 3 al contrato de Concesión**

NUMERAL	MODIFICACIÓN
6.21.A	<p>Inclusión del numeral para señalar la posibilidad de encargar directamente a la Sociedad Concesionaria, Obras Complementarias o Nuevas, de parte del Concedente y en los casos que éste último considere.</p> <p>Las Partes declaran que el Contrato de Concesión, las Adendas N°1, N°2 y N°3 se interpretarán y ejecutarán como un solo instrumento.</p> <p>Se reafirma la validez de las disposiciones del Contrato de Concesión y en las Adendas N°1 y N°2 permanecen vigentes y con plena validez.</p>

Elaboración: Gerencia de Regulación-OSITRAN