

**Informe de Desempeño de  
la Concesión de la Red Vial  
N°5 (Tramo Ancón – Huacho  
– Pativilca)**

**2010**

**Gerencia de  
Regulación**



Informe de Desempeño de  
la Concesión de la Red  
Vial N°5 (Tramo Ancón -  
Huacho - Pativilca)

**2010**

---

**Gerencia de  
Regulación**

## ÍNDICE

<b>Resumen Ejecutivo</b> .....	<b>5</b>
<b>I. Principales características del Contrato de Concesión</b> .....	<b>6</b>
I.1 Adendas al Contrato de Concesión .....	6
I.2 Compromisos de inversión .....	7
I.3 Regulación Tarifaria .....	8
I.4 Factor de retribución y pagos a organismos públicos .....	9
<b>II. Desempeño de la Concesión en el 2010</b> .....	<b>9</b>
II.1 Zona de influencia .....	9
II.2 Tráfico de vehículos .....	10
II.3 Indicadores operativos .....	13
II.4 Tarifas reguladas.....	14
<b>III. Trabajos de mejoramiento y mantenimiento</b> .....	<b>14</b>
<b>IV. Resultados Financieros</b> .....	<b>15</b>
<b>V. Pagos al Estado</b> .....	<b>17</b>
<b>VI. Conclusiones</b> .....	<b>18</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>19</b>

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Carretera Ancón – Huacho – Pativilca.....	6
Cuadro N° 2: Variación del tráfico de unidades por tipo de vehículo y estación de peaje....	11
Cuadro N° 3: Variación del tráfico de vehículos pesados por número de ejes .....	12
Cuadro N° 4: Tarifas máximas vigentes – NORVIAL.....	14
Cuadro N° 5: Balance General – NORVIAL .....	15
Cuadro N° 6: Estado de Pérdidas y Ganancias – NORVIAL .....	16
Cuadro N° 7: Evolución de los ratios financieros – NORVIAL .....	17
Cuadro N° 8: Contenido de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión .....	22
Cuadro N° 9: Contenido de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión .....	25
Cuadro N° 10: Contenido de la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión .....	25

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Esquema de Autopista Huacho – Pativilca .....	8
Gráfico N° 2: Tramo concesionado – Red Vial N° 5 .....	10
Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico de unidades por tipo de vehículo - 2010 .....	11
Gráfico N° 4: Ingresos mensuales por tipo de vehículo – Peajes NORVIAL.....	12
Gráfico N° 5: Evolución mensual del Índice Medio Diario (IMD) – NORVIAL 2010.....	13
Gráfico N° 6: Número de accidentes – NORVIAL 2010.....	13
Gráfico N° 7: Evolución de las Retribuciones al Estado y aporte por regulación .....	17

## Resumen Ejecutivo

Luego de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2001, la Red Vial N°5 (Tramo Ancón-Huacho-Pativilca) es la segunda infraestructura de transporte concesionada al sector privado, además de ser también 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.

El 2010 fue el primer año completo de operación de la primera etapa de la autopista Huacho – Pativilca, que ha pasado a formar parte de la nueva carretera Panamericana, dejando atrás el tiempo en que esta pasaba a través de varias ciudades de la costa norte de Lima. Este mismo año, la Red Vial N°5 cumplió siete años de operaciones.

Esto ha ocurrido al tiempo que el crecimiento de la economía nacional ha venido emparejado con el crecimiento del tráfico, consistente en el traslado de personas y mercaderías. Así, durante 2010 el número de ejes registrados en las estaciones de peaje de Pasamayo y Paraíso tuvo un crecimiento de 9,9% respecto del 2009. En términos generales, el número de vehículos que transitó por la carretera durante el 2010 fue 10,9% mayor al registrado el año anterior, alcanzando 5,3 millones de unidades. En particular, el total de vehículos livianos (2,1 millones) se incrementó en 16,7%, mientras que el total de vehículos pesados (3,2 millones) aumentó sólo 7,4% con relación al año 2009. Cabe destacar que las tarifas para vehículos livianos y pesados (por eje) se mantuvieron en S/.6.

Los resultados por estación de peaje reflejan otros aspectos; la mayor proporción de vehículos pesados circula por las estaciones de Serpentin de Pasamayo y Paraíso (Huacho), en cada una de las cuales se supera el millón de vehículos pesados. Así también, en la estación Variante Pasamayo, el número de vehículos livianos alcanzó 1,37 millones en el 2010, lo que representó un crecimiento de 19% con relación al año anterior.

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

### 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**  
**Carretera Ancón – Huacho - Pativilca**

TRAMO	LONGITUD (Km)	ESTACIÓN
Ancón - Huacho	103,00	Serpentín de Pasamayo
Ancón - Chancay (Serpentín)	22,40	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

3. El Contrato de Concesión obliga a ejecutar obras de construcción en dos etapas. La primera deberá 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 Paraíso (Huacho) sea de al menos 6,5 millones de ejes cobrables, lo que ocurra primero.<sup>1</sup>
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.

#### I.1 Adendas al Contrato de Concesión

5. Desde el inicio de la concesión, se han suscrito 3 adendas al Contrato de Concesión. 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. Un mayor detalle de las obras vinculadas a las adendas se encuentra en los Anexos.

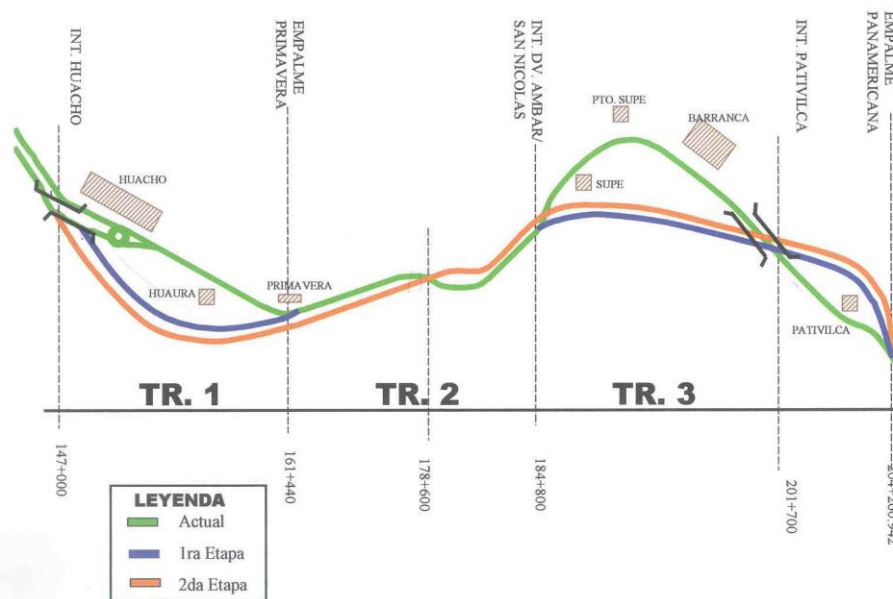
<sup>1</sup> Modificación efectuada por Adenda N° 1.

## I.2 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 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.
7. 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.
8. 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.
9. En el Gráfico N° 1 se muestra el esquema de la autopista Huacho - Pativilca antes de la Concesión y las obras de la primera y segunda etapa. Para mayor información de los cambios y avances relacionados con el Contrato de Concesión, ver la ficha resumen del contrato, actualizada a enero de 2011, en la sección Anexos.

Gráfico N°1

## Esquema: Autopista Huacho - Pativilca (57.26 km)



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

### I.3 Regulación tarifaria

10. 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 el literal a) de la Cláusula 8.17 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.
11. Asimismo, 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.
12. La Adenda N°1 estableció la actualización de las tarifas reguladas de forma anual, de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

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.

**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 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.

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

13. 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 2010

### II.1 Zona de influencia

14. 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.
15. Uno de los aspectos más importantes de este proyecto vial es su incidencia 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).
16. 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 de Ahorro y Crédito Prymera, entre otras inauguraciones locales en diversos sectores.

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



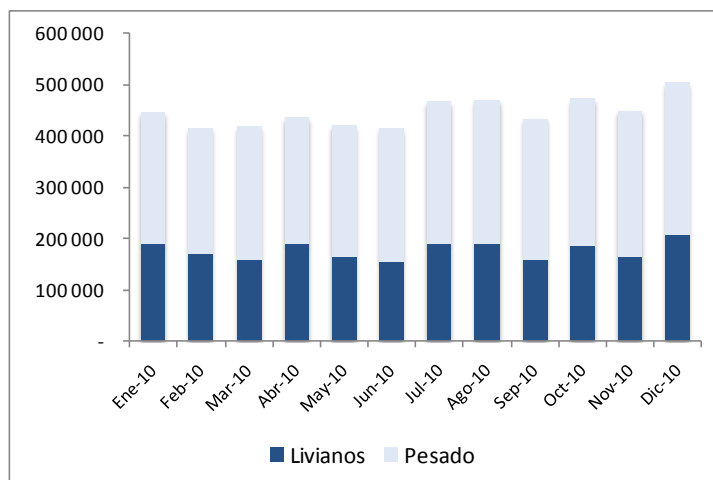
Fuente: NORVIAL S.A.

Elaboración: NORVIAL S.A.

## II.2 Tráfico de vehículos

17. En términos generales, el número de vehículos que transitó por la carretera durante el 2010 fue 10,9% mayor al registrado el año anterior, alcanzando 5,3 millones de unidades. En particular, los vehículos livianos (2,1 millones) se incrementaron en 16,7%, mientras que el total de vehículos pesados (3,2 millones) aumentó sólo 7,4% con relación al año 2009.
18. Parte de la conectividad comercial que ofrece la Red Vial 5 se refleja en los resultados mensuales en cuanto al tráfico. Durante el año 2010, el promedio mensual de vehículos livianos que transitaron por la vía fue de 176,967, mientras que el promedio de vehículos pesados por mes fue de 268,370 (ver Gráfico N° 3).

**Gráfico N°3**  
**Evolución mensual del tráfico de unidades por tipo de vehículo – 2010**



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

19. Los resultados por estación de peaje reflejan otros aspectos; la mayor proporción de vehículos pesados circula por las estaciones de Serpentin de Pasamayo y Paraíso (Huacho), en cada una de las cuales se supera el millón de vehículos pesados. Así también, en la estación Variante Pasamayo, el número de vehículos livianos alcanzó 1,37 millones en el 2010, lo que representó un crecimiento de 19% con relación al año anterior.

**Cuadro N°2**  
**Variación del tráfico de unidades por tipo de vehículo y estación de peaje**

Concepto	2010	2009	Variación
<b>Paraíso-Huacho</b>			
Livianos	742 646	659 961	13%
Pesados	1 379 897	1 268 662	9%
<b>Variante de Pasamayo</b>			
Livianos	1 371 030	1 150 193	19%
Pesados	193 552	188 145	3%
<b>Serpentin de Pasamayo</b>			
Livianos	9 924	9 664	3%
Pesados	1 646 986	1 540 788	7%
<b>Total Livianos</b>	<b>2 123 600</b>	<b>1 819 818</b>	<b>17%</b>
<b>Total Pesados</b>	<b>3 220 435</b>	<b>2 997 595</b>	<b>7%</b>

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

20. En cuanto a la desagregación de los vehículos pesados por número de ejes, se ha observado que el mayor tránsito ha sido realizado por vehículos de 6 ejes, siendo que las estaciones de Paraíso (Huacho) y Serpentin de Pasamayo recibieron, de manera conjunta, 4,8 millones y 5,4 millones de ejes en los años 2009 y 2010, respectivamente.

**Cuadro N°3**  
**Variación del tráfico de vehículos pesados por número de ejes**  
**(En cantidad de ejes)**

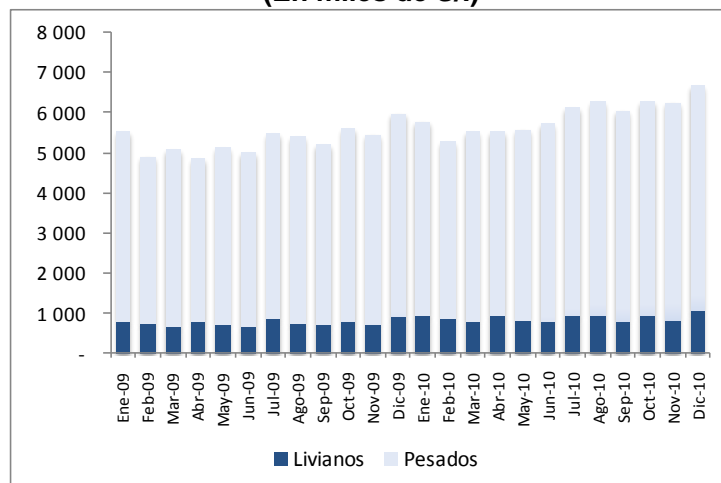
Concepto	Paraíso - Huacho		Variante de Pasamayo		Serpentín de Pasamayo	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
2 ejes	850 056	903 888	199 370	201 090	1 194 384	1 208 422
3 ejes	831 897	920 829	217 878	222 819	774 612	873 573
4 ejes	401 624	436 020	52 268	64 856	432 016	453 588
5 ejes	499 460	521 935	4 255	3 050	688 830	727 460
6 ejes	2 185 758	2 427 372	11 430	11 358	2 627 142	2 937 042
de 7 a 9 ejes	12 396	21 757	81	121	12 537	22 750
<b>Total</b>	<b>4 781 191</b>	<b>5 231 801</b>	<b>485 282</b>	<b>503 294</b>	<b>5 729 521</b>	<b>6 222 835</b>

Fuente: NORVIAL S.A.

Elaboración: GRE - OSITRAN

21. 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 en la estación de peaje de Paraíso (Huacho), entre otras mejoras que podrían depender de la evolución del tráfico. Al respecto, el nivel de tráfico registrado en el año 2010 en dicha estación alcanzó el 80,5% de la valla establecida en el Contrato.
22. Con relación a los ingresos generados, durante el 2010 el 85% de estos correspondieron al tránsito de vehículos pesados; mientras que en el 2009, este resultado alcanzó un 86%. Como se aprecia en el gráfico siguiente, el ingreso mensual alcanzó su máximo nivel en diciembre de 2010 con S/. 6,7 millones, de los cuales S/. 5,6 millones correspondieron a vehículos pesados.

**Gráfico N°4**  
**Ingresos mensuales por tipo de vehículo - Peajes NORVIAL**  
**(En miles de S/.)**



Fuente: NORVIAL

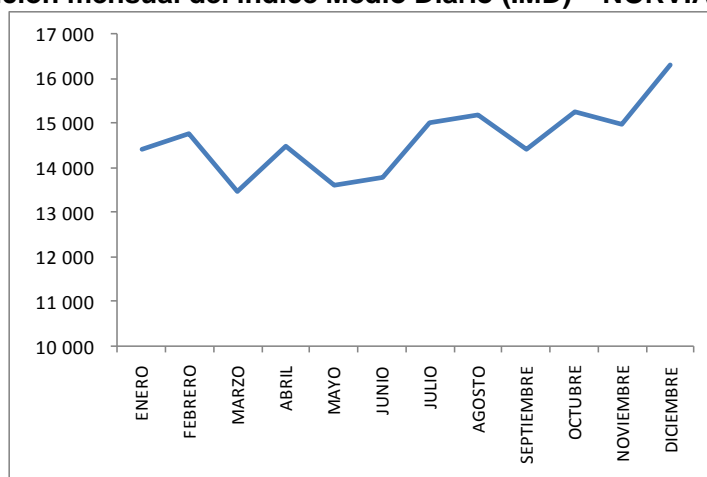
Elaboración: GRE - OSITRAN

23. En términos agregados, los vehículos pesados alcanzaron en 2010 una recaudación de S/. 60,2 millones, bastante por encima de los resultados obtenidos por los vehículos livianos (S/. 10,7 millones). No obstante, los ingresos generados por estos últimos crecieron 19% con relación al 2009, superando el 11% de crecimiento observado para los vehículos pesados.

### II.3 Indicadores operativos

24. El Índice Medio Diario (IMD), promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por el tramo Ancón-Huacho-Pativilca en un día fue de 14,640 vehículos para el 2010, registrando un incremento de 1,2% para este promedio diario respecto del año anterior.

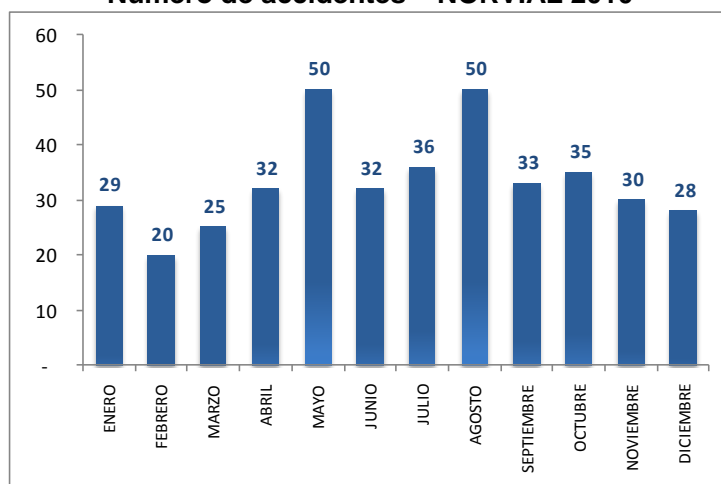
**Gráfico N°5**  
**Evolución mensual del Índice Medio Diario (IMD) – NORVIAL 2010**



Fuente: NORVIAL  
Elaboración: GRE – OSITRAN

25. De otro lado, durante el año 2010 se produjeron 400 accidentes en el tramo Ancón-Huacho-Pativilca, lo que representó una disminución de 2,4% con relación al año anterior. Es importante señalar que durante el año 2009 ya se había percibido una reducción de 9% respecto del 2008. Con ello, se puede concluir el logro de una reducción de accidentes año a año.

**Gráfico N°6**  
**Número de accidentes – NORVIAL 2010**



Fuente: NORVIAL  
Elaboración: GRE – OSITRAN

26. En el 2010 sucedieron 4 bloqueos parciales y 7 bloqueos totales de la vía: 8 de ellos debido a accidentes e incidentes de tránsito, y 3 por manifestaciones de

pobladores de la zona. En tal sentido, la reducción en el número de accidentes contribuye a lograr una mayor transitabilidad de la vía.

#### II.4 Tarifas reguladas

27. 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>2</sup>
28. Conforme lo establece el Contrato de Concesión, el 15 de julio de 2010 se realizó la revisión de las tarifas: hechos los cálculos, aunque la tarifa no se redujo hasta el 2011. Así, en el 2010, la tarifa de peaje se fijó en S/.6.00, incluyendo el IGV. El siguiente cuadro muestra las tarifas vigentes durante el año 2010.

**Cuadro N°4**  
**Tarifas máximas vigentes – NORVIAL 2010**  
**(En S/. incluye IGV)**

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	IMPORTE
Vehículos ligeros	Por unidad	6.00
Vehículos pesados	Por eje	6.00

Fuente: Tarifario 2010  
Elaboración: GRE - OSITRAN

#### III. Trabajos de Mejoramiento y Mantenimiento

29. Para el año 2009 fue concluida la construcción de la primera etapa de la carretera y se terminaron de ejecutar las obras complementarias solicitadas a NORVIAL por el MTC dentro del marco de la Tercera Adenda al Contrato de Concesión. En lo que respecta al año 2010, no se ejecutó ningún proyecto de construcción en la vía; sin embargo, se llevaron a cabo trabajos de mejoramiento periódico y de mantenimiento.
30. Los trabajos de mejoramiento efectuados durante el año 2010, incluyeron fresado y reposición de carpeta asfáltica, tratamiento de fisuras, sellos tipo slurry, reparación de ahuellamientos y señalización horizontal. Estos trabajos tienen por finalidad asegurar el cumplimiento de los parámetros de estado exigidos por el Contrato de Concesión. El monto invertido ascendió a US\$ 4 millones y fue ejecutado por el Consorcio Ancón-Pativilca.
31. De otro lado, NORVIAL lleva a cabo sus operaciones rigiéndose estrictamente por su Programa de Seguridad Vial. Sus actividades, como parte del mantenimiento rutinario de la carretera, contemplan la eliminación de todos los elementos de riesgo temporales que se encuentren en la autopista, el aseguramiento del buen estado de carpetas y bermas, así como la mantención de un eficaz sistema de señalización y semaforización con dispositivos y accesorios complementarios de seguridad. Dentro de este último aspecto, se puede mencionar la realización de los siguientes trabajos de mantenimiento durante el 2010:
- Limpieza del cauce del río Chancay

<sup>2</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.

- Instalación y cambio de guardavías
- Mejora de señalizaciones en varios puntos
- Programa de capacitación en seguridad vial

#### IV. Resultados Financieros

32. En cuanto al Balance General, Norvial cerró el 2010 con un total de activos (corrientes y no corrientes) de S/.175,7 millones, de los cuales destacan los activos no corrientes con el 93,8% de ese total. Dentro de este rubro, los activos intangibles (como los desembolsos incurridos para la construcción) alcanzaron los S/.157,2 millones.
33. Con respecto a los activos corrientes, destaca el efectivo y equivalentes en efectivo (que corresponde a efectivo disponible y depósitos de libre disponibilidad) por S/. 10,4 millones. En tanto, las cuentas por cobrar comerciales disminuyeron casi en su totalidad; el grueso del saldo al 2009 correspondía al presupuesto aprobado por el Estado Peruano (MTC) en la Adenda 3 del Contrato de Concesión para financiar la construcción de obras complementarias, las mismas que fueron cobradas durante el 2010.

**Cuadro N°5**  
**Balance General – NORVIAL**  
**(En miles de S/.)**

ACTIVOS	2010	2009	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2010	2009
<b>Activo Corriente</b>	<b>10 819</b>	<b>13 107</b>	<b>Pasivo Corriente</b>	<b>17 534</b>	<b>16 881</b>
Efectivo y equivalentes en efectivo	10 368	9 217	Cuentas por pagar comerciales	1 184	1 304
Cuentas por cobrar comerciales	26	3 387	Otras cuentas por pagar	6 238	2 676
Otras cuentas por cobrar	-	75	Porción corriente de obligaciones financieras	10 112	12 901
Gastos pagados por anticipado	425	428			
			<b>Pasivo no corriente</b>	<b>67 752</b>	<b>80 971</b>
<b>Activo No Corriente</b>	<b>164 911</b>	<b>170 528</b>	Obligaciones Financieras a largo plazo	67 752	80 971
Otras cuentas por cobrar	3 322	2 889			
Mobiliario y equipo, neto	958	1 140	<b>Patrimonio neto</b>	<b>90 444</b>	<b>85 783</b>
Activos intangibles	157 192	165 129	Capital	55 136	55 136
Activo por IR diferido	3 439	1 370	Reserva Legal	8 440	7 192
			Resultados acumulados	26 868	23 455
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>175 730</b>	<b>183 635</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>175 730</b>	<b>183 635</b>

IR: Impuesto a la Renta

Fuente: NORVIAL, Estados Financieros auditados 2010

Elaboración: GRE - OSITRAN

34. Por su parte, dentro del pasivo no corriente, las obligaciones financieras registraron una disminución de 16,3%, explicado por las amortizaciones de los créditos contraídos en abril de 2005 con el International Finance Corporation (IFC) y el Inter-American Development Bank (IDB).<sup>3</sup> Asimismo, en noviembre de 2010 se canceló en su totalidad el crédito contraído con Interbank en el año 2008 para financiar las obras complementarias encargadas por el MTC.
35. En lo que respecta al patrimonio neto, el capital se mantuvo constante en S/.55,1 millones, mientras que los resultados acumulados se incrementaron en 14,6%, hasta alcanzar los S/. 26,9 millones. El valor de capital actual está representado por 55,1 millones de acciones comunes, cuyo valor nominal es de S/. 1 cada una. Al 31

<sup>3</sup> Con fecha 26 y 28 de abril de 2005, la empresa concesionaria suscribió con el IFC y el IDB, respectivamente, dos contratos denominados "Loan Agreements" por los que estas entidades multilaterales acordaron otorgar un financiamiento de US\$ 36 millones para la ingeniería, construcción, culminación y aceptación de las obras de la Primera Etapa del Contrato de Concesión.



de diciembre de 2010, la estructura societaria de la empresa concesionaria es la siguiente:

<u>Porcentaje de participación individual del capital</u>	<u>Número de accionistas</u>	<u>Porcentaje total de participación</u>
Hasta 49,9%	2	49,90
De 50% a más	1	50,10
	<u>3</u>	<u>100,00</u>

36. Por su parte, al 31 de diciembre de 2010, está pendiente la asignación de la reserva legal por S/. 2,09 millones, correspondiente a la utilidad del ejercicio económico de ese año.
37. De acuerdo al Estado de Pérdidas y Ganancias, durante el año 2010 se generaron cerca de S/. 71 millones en ingresos operacionales, lo cual representó un incremento de 11,7% con relación al año anterior. En tanto, los costos para la oferta de servicios alcanzaron los S/. 34,1 millones, con lo cual se redujeron un 4,4% respecto del 2009; principalmente, debido a la amortización de activos intangibles, ya que otros rubros se mantuvieron relativamente estables. De similar modo, respondió el nivel gastos administrativos y financieros. Finalmente, la utilidad anual se incrementó en un 67% (hasta los S/. 20,9 millones, frente a los S/. 12,5 millones del 2009).

**Cuadro N°6**  
**Estado de Pérdidas y Ganancias – NORVIAL**  
**(En miles de S/.)**

	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Ingresos Operacionales	70 950	63 539
Costo de los Servicios	-34 138	-35 708
Otros costos de operación	-1 814	-1 646
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>34 998</b>	<b>26 185</b>
Gastos de Administración	-3 268	-3 393
Otros egresos e ingresos	-56	-431
<b>Utilidad operativa</b>	<b>31 674</b>	<b>22 361</b>
Ingresos financieros	158	248
Gastos Financieros, neto	-6 565	-8 730
Diferencia en cambio, neto	2 232	6 112
<b>Utilidad antes de IR</b>	<b>27 499</b>	<b>19 991</b>
Impuesto a la Renta	-6 613	-7 513
<b>Utilidad del año</b>	<b>20 886</b>	<b>12 478</b>

Fuente: NORVIAL, Estados Financieros auditados 2010  
Elaboración: GRE - OSITRAN

38. En cuanto a los indicadores financieros de la empresa concesionaria, el margen operativo así como el margen neto presentaron incrementos de 14 y 9 puntos porcentuales, respectivamente, con relación al año 2009. Ello se atribuyó principalmente, a los mayores ingresos generados y a los menores gastos financieros.
39. Sin embargo, se observa un deterioro en el ratio de liquidez, producto de la disminución de 17,5% en el activo corriente, así como del aumento de 3,9% en el pasivo corriente, el cual respondió al incremento de los impuestos y contribuciones por pagar.



**Cuadro N° 7**  
**Evolución de los Ratios Financieros - NORVIAL**

INDICADORES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Rentabilidad</b>								
Margen operativo	0,64	0,51	0,43	0,35	0,46	0,46	0,35	0,49
Margen neto	0,39	0,30	0,17	0,20	0,30	0,25	0,20	0,29
Rendimiento sobre los activos	0,29	0,19	0,06	0,07	0,09	0,07	0,07	0,12
Rendimiento sobre el patrimonio	0,38	0,23	0,11	0,13	0,18	0,16	0,15	0,23
<b>Liquidez</b>								
Razón corriente	0,85	2,79	6,37	2,93	1,70	1,90	0,78	0,62
<b>Solvencia</b>								
Razón de endeudamiento	0,34	0,22	0,88	0,79	1,03	1,23	1,14	0,94

Fuente: NORVIAL, Estados Financieros auditados 2010

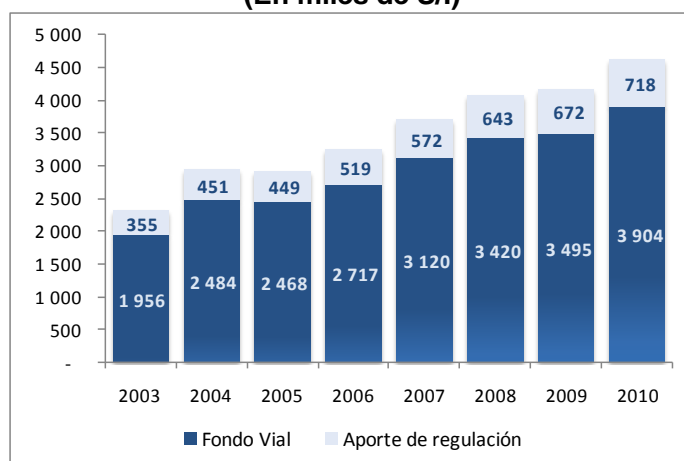
Elaboración: GRE - OSITRAN

40. Finalmente, el ratio de endeudamiento pasó de 1,14 en 2009 a 0,94 en 2010, debido a la disminución de la deuda a largo plazo y a la acumulación de utilidades. Ello indicaría una menor exposición a la deuda por parte del Concesionario.

#### V. Pagos al Estado

41. Para el 2010, el pago por concepto de retribución al Estado que realizó NORVIAL S.A., a través del Fondo Vial al MTC, ascendió a S/. 3,9 millones, lo que representó un incremento de 11,7%, respecto del registrado el año anterior. Este monto corresponde al 5,5% de los ingresos que obtuvo la empresa concesionaria por el cobro de peaje.
42. 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 2010 ascendió a S/. 718,000, 6,8% por encima del nivel registrado durante el año anterior.

**Gráfico N°7**  
**Evolución de las Retribuciones al Estado y aporte por regulación, 2003-2010**  
**(En miles de S/.)**

Fuente: Estados Financieros auditados del 2004 al 2010 - NORVIAL S.A.  
Elaboración: GRE – OSITRAN

## VI. CONCLUSIONES

1. Continuando con la tendencia creciente del tráfico, durante el 2010 el número total de vehículos que circularon por la carretera Ancón-Huacho-Pativilca alcanzó los 5,3 millones de unidades, lo que significó un incremento de 10,9% respecto del año 2009. Cabe señalar que, el incremento en el tráfico de vehículos ligeros fue mayor al mostrado por los vehículos pesados, 16,7% y 7,4%, respectivamente.
2. Con relación al tráfico total medido en ejes, se ha observado que en 2010 el mayor tránsito ha sido realizado por vehículos de 6 ejes, siendo que las estaciones de Paraiso (Huacho) y Serpentin de Pasamayo dieron pase a 2,4 millones y 2,9 millones de ejes, respectivamente.
3. En lo concerniente al desempeño operativo, el Índice Medio Diario (promedio diario del total de vehículos que circularon en el año) fue de 14,640 vehículos en 2010, lo que significó un incremento de 1,2% respecto del año anterior. Cabe resaltar que, pese al mayor tránsito de vehículos, el número de accidentes reportados durante el año 2010 se redujo a 400 (2,4% menos que lo registrado en 2009).
4. Para el 2010, el pago por concepto de Retribución al Estado que realizó NORVIAL, a través del Fondo Vial al MTC, ascendió a S/. 3,9 millones; este monto corresponde al 5,5% de los ingresos obtenidos por el cobro de peaje. Asimismo, NORVIAL pagó a OSITRAN, por concepto de Aporte por Regulación, el equivalente al 1% de sus ingresos totales, suma que ascendió a S/. 718,000.
5. En cuanto a los resultados financieros del 2010, el incremento de 11,7% en los ingresos y la disminución de los costos operacionales permitieron alcanzar una utilidad operativa de S/. 31,7 millones, lo que significó un importante aumento de 41,6% en comparación al resultado obtenido el año precedente. Asimismo, la utilidad neta del periodo, que ascendió a S/. 20,9 millones, aumentó 67,4%.
6. Finalmente, en el 2010 se observó una mejora significativa en los ratios de rentabilidad de la empresa concesionaria.

## ANEXOS

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.			
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA			
Fecha de actualización: 26 de enero de 2011			
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, 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)
9	Compromiso de inversión	La Inversión Proyectada Referencial es de US\$ 61'400,000 (sin incluir IGV).	Cláusula 1.5 (p. 9)

<b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b> <b>CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.</b> <b>CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA</b>			
<b>Fecha de actualización: 26 de enero de 2011</b>			
N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
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               <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas</li> <li>Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.12 (p. 89) Cláusula 15.13 a) (p. 90) Cláusula 15.13 b) (p. 90-91)
12	Penalidades	<p>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.</p>	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	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre :</p> <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	<p>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.</p>	Cláusula 9.5 (p. 52-53) y Cláusula 3.3 e) i) (p. 18)

<b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b> <b>CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.</b> <b>CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA</b>			
<b>Fecha de actualización: 26 de enero de 2011</b>			
N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
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	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 US\$ 1.40 más IGV y otros aportes de ley. v) 15 de Julio de 2006 US\$ 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)
21	Retribución al Estado	5.50% de los ingresos mensuales por concepto de peaje	Cláusula 8.19 (p.48)

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

**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	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	<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	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.
	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.
	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.

Elaboración: Gerencia de Regulación-OSITRAN