



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

2011

**Gerencia de
Regulación**



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

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	10
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	11
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	11
V. TARIFAS REGULADAS	13
VI. TRABAJOS DE MANTENIMIENTO	14
VII. ACCIDENTES	17
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	18
IX. PAGOS AL ESTADO	23
ANEXO	25

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Descripción de la infraestructura vial.....	6
Cuadro N° 2: Descripción de las obras.....	8
Cuadro N° 3: Adendas al contrato de concesión.....	9
Cuadro N° 4: Variación anual del tráfico por estación de peaje 2010 -2011.....	12
Cuadro N° 5: Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo, 2010-2011.....	13
Cuadro N° 6: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables 2011.....	13
Cuadro N° 7: Tarifas máximas aplicadas por el concesionario en el 2011.....	14
Cuadro N° 8: Limpieza y reposición de accesorios 2011.....	15
Cuadro N° 9: Reparación de carpetas y bermas 2011.....	15
Cuadro N° 10: Trabajos de pintura 2011.....	16
Cuadro N° 11: Conservación de puentes y obras de arte 2011.....	16
Cuadro N° 12: Conservación de áreas verdes 2011.....	16
Cuadro N° 13: Otros trabajos 2011.....	16
Cuadro N° 14: Resultados de la medición de los índices de serviciabilidad.....	17
Cuadro N° 15: Estado de Ganancias y Pérdidas.....	20
Cuadro N° 16: Balance General.....	21
Cuadro N° 17: Ratios Financieros.....	23
Cuadro N° 18: Ficha de contrato de concesión.....	26
Cuadro N° 19: Contenido de las adendas al contrato de concesión.....	29

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tramo concesionado – Red Vial N° 5.....	7
Gráfico N° 2: Esquema: autopista Huacho – Pativilca (57,26 km).....	8
Gráfico N° 3: Tráfico vehicular	11
Gráfico N° 4: Estructura del tráfico por tipo de vehículo 2011	12
Gráfico N° 5: Evolución del número de accidentes 2005-2011	18
Gráfico N° 6: Principales causas de los accidentes	18
Gráfico N° 7: Evolución de los ingresos por estación de peaje 2004-2011	19
Gráfico N° 8: Retribución al Estado	24
Gráfico N° 9: Aporte por Regulación.....	24

RESUMEN EJECUTIVO

- i. 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, siendo 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.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Norvial S.A.
Accionistas de la Concesión	Graña y Montero S.A.: 50,10% JJC Contratistas Generales S.A.: 33,00% Besco S.A.: 16,90%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (ascendente al 5.50% de sus ingresos mensuales, por concepto de Peaje)
Inversión comprometida	US\$ 75,05 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2011	US\$ 33,40 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	15 de enero de 2003
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	3

- ii. El 2011 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 ocho años de operaciones.
- iii. 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 2011 el número total de ejes registrados fue de 13,09 millones. En términos generales, el número de vehículos que transitó por la carretera durante el 2011 fue 11,3% mayor al registrado el año anterior, alcanzando 2,5 millones de unidades. En particular, el total de vehículos livianos se incrementó en 17,2%, mientras que el total de vehículos pesados aumentó sólo 7,3% con relación al año 2010. Cabe destacar que las tarifas para vehículos livianos y pesados (por eje) fue de S/.5,90.
- iv. 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 y medio de vehículos pesados. Así también, en la estación Variante Pasamayo, el número de vehículos livianos alcanzó 535,7 miles en el 2011, lo que representó un crecimiento de 12,5% con relación al año anterior.

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 5 (TRAMO ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA): AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

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

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

Fuente: Contrato de Concesión

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 igual o superior a 6,5 millones de ejes cobrables, lo que ocurra primero¹.
4. Es necesario señalar que NORVIAL está obligada a realizar la conservación y mantenimiento de la infraestructura del tramo concesionado, con el objetivo de alcanzar y mantener parámetros de condición y servicio exigibles en las concesiones viales.
5. El área de influencia de la carretera comprende las rutas de Ancón a Huacho (ida y vuelta) y de Huacho a Pativilca (ida y vuelta). Cabe señalar que el tramo Huacho - Pativilca es la principal vía 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.

¹ Modificación efectuada por Adenda N° 1.

6. 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.



Fuente: Norvial.

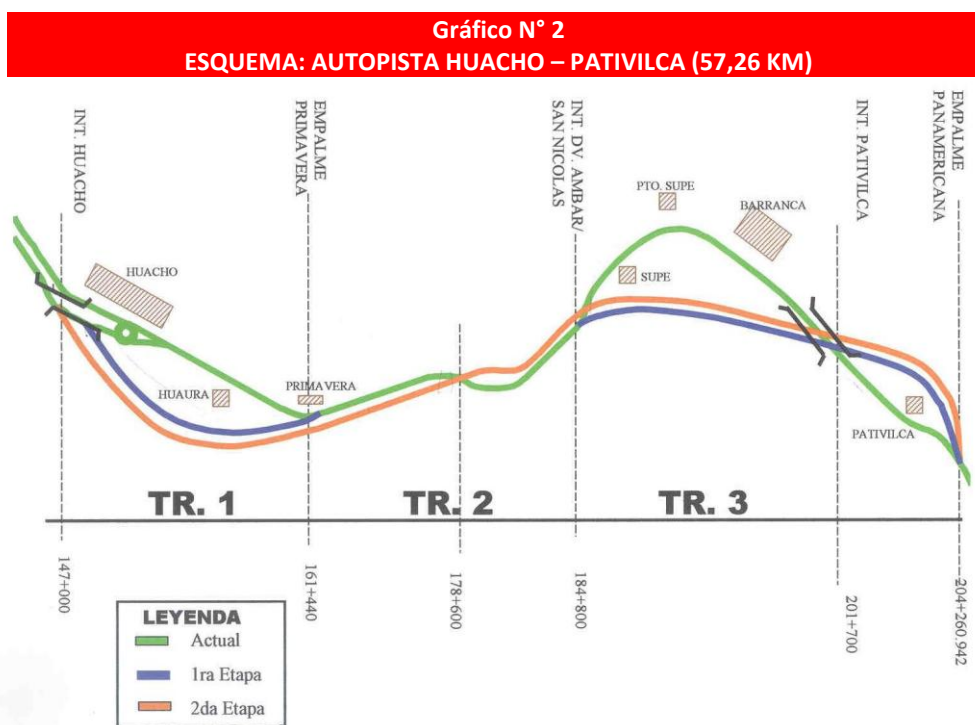
I.1 Compromisos de inversión

7. 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.

Cuadro N° 2 DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS (En miles de US\$)		
Etapa	Inversión (Sin IGV)	Obras
<p>Primera</p> <p>A más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la firma del contrato</p>	26 400	<ul style="list-style-type: none"> * 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. * El reforzamiento de la calzada existente entre Primavera y el desvío Ámbar a nivel de acabado, como parte de la autopista. * Los intercambios Huacho y Pativilca, con las características definitivas. * Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido. * La parte correspondiente a las calzadas que se construirán en esta etapa de los puentes Huaura y Pativilca. * El reforzamiento del puente Supe.
<p>Segunda</p> <p>A más tardar al inicio del año 11 de la puesta en marcha del total de las obras de la Primera Etapa o cuando el promedio anual del tráfico en la estación El Paraíso sea de al menos 6,5 millones de ejes cobrables, por 4 años consecutivos.</p>	35 000	<ul style="list-style-type: none"> * Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista. * Los intercambios restantes del tramo Ancón - Huacho - Pativilca. * Las calzadas y cimentación del puente Supe. * Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca.
Total Primera y Segunda Etapa	61 400	

Fuente: Contrato de Concesión

8. 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.



Fuente: Norvial.

I.2 Adendas al Contrato de Concesión

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

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

Fuente: Adendas 1, 2 y 3 al contrato de concesión.

I.3 Regulación tarifaria

10. 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° 1².
11. Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 8.17, b) iii), el Concesionario se encuentra facultado a aplicar esquemas de descuento de peajes

² La diferencia entre los cronogramas es la siguiente:

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

para usuarios frecuentes, por prepago o promociones, siempre y cuando respete las normas de libre competencia y cuente con la autorización del OSITRAN.

I.4 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

12. 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. SERVICIOS PRESTADOS

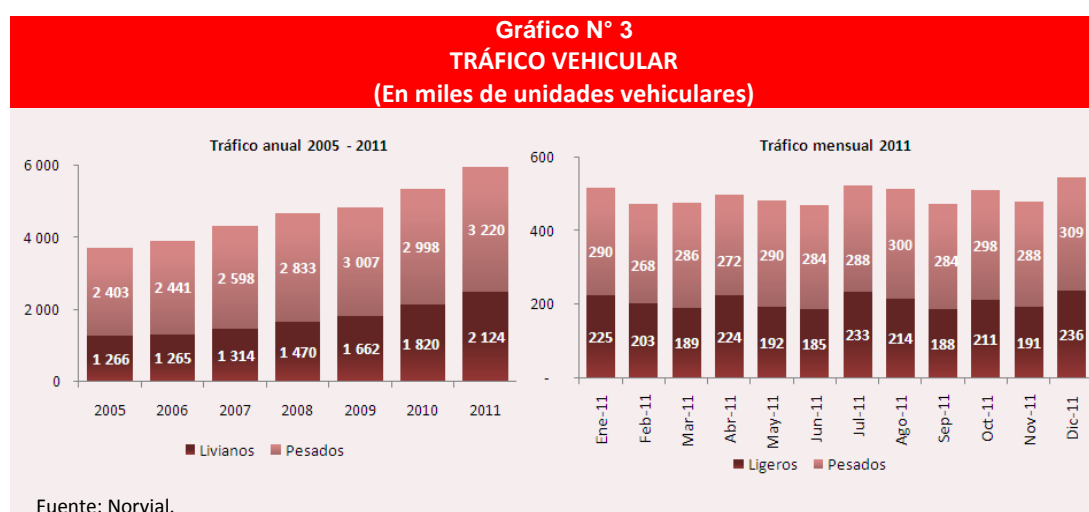
13. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende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

III. HECHOS DE IMPORTANCIA³

16. Durante el 2011, se ha llevado una estadística más detallada y precisa de los bloqueos o situaciones que han afectado con la transitabilidad de la carretera. En el 2011 sucedieron 9 bloqueos parciales y 9 bloques totales de la vía: 4 de ellos debidos a accidentes e incidentes de tránsito, 4 por manifestaciones de pobladores de la zona y 1 por prevención ante alerta de Tsunami.
17. Mejoramiento del Peaje Paraíso: Se realizó la mejora de la señalización y el pintado de la vía con el objetivo de dar una mejor imagen al usuario de la vía y a la vez mantenerlo mejor informado. Asimismo se procedió a ensanchar la vía, habilitando un carril más en el sentido de sur a norte, esto incluyó el retiro y reubicación de guardavías, hitos y señales informativas. Este ensanchamiento tiene como objetivo estar preparados ante el incremento natural del flujo vehicular de la vía, el cual se incrementa aun más en fechas festivas.

IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS

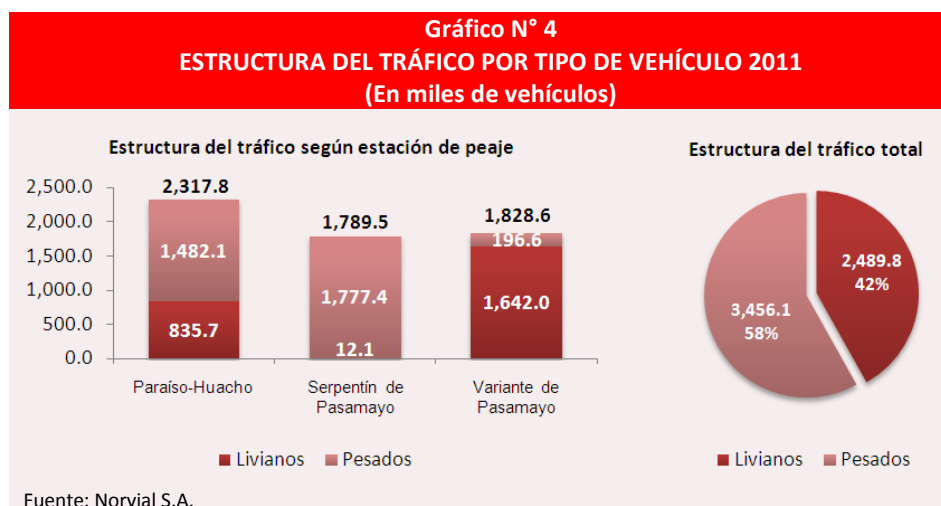
18. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2011 alcanzó las 5,95 millones de unidades, de los cuales 2,49 millones fueron vehículos livianos y los 3,46 millones restantes fueron vehículos pesados. El tráfico vehicular registró un aumento del 11,3%, como consecuencia del incremento de la afluencia del 17,2% de vehículos ligeros y 7,3% de vehículos pesados, con relación a lo experimentado en el 2010.
19. Con respecto al flujo vehicular mensual, los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2011 fueron enero, julio y diciembre, meses asociados al descanso por fiestas patrias, año nuevo y la temporada de verano; mientras que los meses con menor afluencia fueron febrero, junio y setiembre. El promedio mensual de circulación de vehículos ligeros en el año 2011, fue de 207 480 unidades; mientras que el promedio mensual de los vehículos pesados fue de 288 008 unidades.



20. Los resultados por estación de peaje reflejan otros aspectos; la mayor proporción de vehículos pesados circula por las estaciones de Serpentin de Pasamayo y

³ Hechos rescatados de la Memoria Anual 2011 de Norvial.

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 1,64 millones en el 2011. Por otro lado, en el siguiente gráfico también se puede observar que el 42% de los vehículos que circularon por la concesión fueron livianos, evidenciando que la mayoría de vehículos que circulan por dicha infraestructura son vehículos pesados (58%).



21. Al evaluar la variación anual, se observa que los vehículos ligeros obtuvieron un incremento por encima del 12%, siendo la estación de Serpentin aquella que registró mayor variación (21,4%), sin embargo, la estación de la Variante fue la que recibió el mayor flujo de este tipo de vehículo, teniendo una tasa de crecimiento anual del 19,8%. Con respecto a los vehículos pesados, la estación de peaje del Serpentin fue la que presentó el mayor incremento anual, el cual asciende a 7,9% y es también la estación que presentó el mayor volumen de tráfico de este tipo de vehículos.

Cuadro N° 4
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE
2010 - 2011
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2010	2011	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos Livianos			
Serpentín	9 924	12 052	21,4%
Variante	1 371 030	1 642 031	19,8%
El Paraíso	742 646	835 676	12,5%
Vehículos Pesados			
Serpentín	1 646 986	1 777 420	7,9%
Variante	193 552	196 577	1,6%
El Paraíso	1 379 897	1 482 094	7,4%

Fuente: Norvial.

22. Al observar el tráfico trimestral se observa que tanto para los vehículos ligeros y los vehículos pesados, el mayor flujo vehicular se registró en el IV trimestre ascendiendo a valores de 637,6 mil y 895,1 mil vehículos, respectivamente. Con respecto a los ejes cobrables, se registró un crecimiento anual de 10,6%; los vehículos ligeros mostraron un crecimiento del 17,2%, mientras que los vehículos

pesados registraron un aumento del 9,5%, siendo el IV trimestre el periodo de mayor afluencia de ejes cobrables totales.

Cuadro N° 5
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2010-2011
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2011				2011	2010	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	1 460 564	1 446 112	1 506 451	1 532 723	5 945 850	5 344 035	11,3%
Ligeros	617 388	600 745	634 033	637 593	2 489 759	2 123 600	17,2%
Pesados	843 176	845 367	872 418	895 130	3 456 091	3 220 435	7,3%
Ejes cobrables	3 788 722	3 808 955	3 947 687	4 034 450	15 579 814	14 081 530	10,6%
Ligeros	617 388	600 745	634 033	637 593	2 489 759	2 123 600	17,2%
Pesados	3 171 334	3 208 210	3 313 654	3 396 857	13 090 055	11 957 930	9,5%

Fuente: Norvial S.A.

23. 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 su afluencia de 6,12 millones de ejes cobrables. Las estaciones del Serpentín y El Paraíso fueron las que recibieron la mayor afluencia de este tipo de vehículos.
24. 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.

Cuadro N° 6
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES 2011
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	Más de 7	
Unidades Vehiculares	1 161 189	743 590	259 160	262 599	1 020 469	8 453	631	3 456 091
Serpentín	608 482	327 843	123 134	152 854	560 477	4 311	319	1 777 420
Variante	98 954	76 536	16 568	891	3 590	36	2	196 577
El Paraíso	453 753	339 211	119 458	108 854	456 402	4 106	310	1 482 094
Ejes Cobrables	2 322 378	2 230 770	1 036 640	1 312 995	6 122 814	59 171	5 287	13 090 055
Serpentín	1 216 964	983 529	492 536	764 270	3 362 862	30 177	2 668	6 853 006
Variante	197 908	229 608	66 272	4 455	21 540	252	18	520 053
El Paraíso	907 506	1 017 633	477 832	544 270	2 738 412	28 742	2 601	5 716 996

Fuente: Norvial.

V. TARIFAS REGULADAS

25. 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.⁴

26. 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.

27. El 20 de febrero de 2011, el Congreso de la República del Perú promulgó la Ley N° 29666⁵ con la cual se reduce la tasa del IGV del 17% al 16%. Esta modificación será aplicada a partir del 01 de marzo de dicho año. Cabe recordar que el Impuesto de Promoción Municipal es de 2% y que aunado al nuevo IGV del 16%, se obtiene una tasa final de 18% que será aplicada a toda prestación de servicio o bien en el país.
28. Bajo este nuevo escenario y la modificación anual correspondiente vía obligación contractual, en el 2011 se tuvieron 2 tarifas:

Cuadro N° 7 TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO EN EL 2011 (En Nuevos Soles)					
Concepto	Unidad de Cobro	01.Mar.2011		16.Jul.2011	
		Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Vehículos Livianos	Por unidad	5,02	5,90	5,085	6,00
Vehículos Pesados	Por eje	5,02	5,90	5,085	6,00

Fuente: Norvial.

VI. TRABAJOS DE 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

⁴ 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.

⁵ Ley que restituye la tasa del impuesto establecida por el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

respecta al año 2011, no se ejecutó ningún proyecto de construcción en la vía; sin embargo, se llevaron a cabo los siguientes trabajos de mantenimiento:

Cuadro N° 8		
LIMPIEZA Y REPOSICIÓN DE ACCESORIOS 2011		
ACTIVIDADES	Unidad	2011
Limpieza de bermas laterales	HH	946
Limpieza de berma central	HH	370
Limpieza de cunetas	Km	10
Limpieza de pórticos	Und	10
Limpieza de guardavías	HH	1 541
Limpieza de alcantarillas	Und	1 037
Limpieza de basurales en el derecho de vía	HH	12 464
Limpieza de sardineles	MI	87 217
Limpieza de derrames de combustible	M2	26
Limpieza de derrumbes menores	M3	0
Limpieza de derrumbes mayores	M3	0
Eliminación de aniegos	MI	366
Eliminación de desmonte	M3	6 695
Eliminación de maleza	HH	82
Limpieza de hitos kilométricos	HH	500
Limpieza de delineadores	HH	12 477
Limpieza de Señales Preventivas y reglamentarias	HH	819
Limpieza de Señales Informativas	HH	1 514
Desarenado de bermas y taludes (con equipo)	HM	1 191
Desarenado de bermas y taludes (manual)	HH	1 464
Reposición y reparación de Guardavías	MI	712
Reposición de hitos kilométricos	Und	85
Reposición de Señales Preventivas y reglamentarias	Und	126
Reposición de Señales Informativas	Und	53
Reposición de bases de señales Informativas	Und	31
Reposición de postes de señales preventivas y reglamentarias	Und	43
Reposición de tachas reflectivas	Und	4 974
Reposición de delineadores	Und	1 140
Reposición de semiesferas	Und	510
Colocación de señales preventivas y reglamentarias nuevas	Und	0
Reposición de Lámina reflectiva en delineadores *	Und	4 035

Fuente: Norvial.

Cuadro N° 9		
REPARACIÓN DE CARPETAS Y BERMAS 2011		
ACTIVIDADES	Unidad	2011
Parches en carpeta	M2	563
Tratamiento de grietas con Sellante elastomérico	M2	17
Slurry Seal en Peladuras de Carpeta Asfáltica	M2	430
Parches en bermas	M2	1 028
Relleno y Sellado en juntas de cuneta	MI	2

Fuente: Norvial.

**Cuadro N° 10
TRABAJOS DE PINTURA 2011**

ACTIVIDADES	Unidad	2011
Pintura de guardavías en campo	Und	1 102
Pintura de postes de señales preventivas y reglamentarias en campo	Und	843
Pintura de bases de señales informativas	Und	454
Pintura de postes de señales informativas	Und	333
Pintura de hitos kilométricos en campo	Und	937
Pintura de locales de Concesión	Und	2
Pintura de pórticos	Und	26
Pintura de reverso de señales preventivas y reglamentarias	Und	473
Pintura de reverso de señales informativas	Und	25
Pintura de señales en el pavimento	M2	0
Pintura de delineadores	Und	2 142
Pintura de semiesferas de concreto	Und	2 454
Pintura de sardineles	MI	17 385
Demarcación de pavimento con pintura de tráfico	MI	5

Fuente: Norvial.

**Cuadro N° 11
CONSERVACIÓN DE PUENTES Y OBRAS DE ARTE 2011**

ACTIVIDADES	Unidad	2011
Pintura de baranda de puentes	MI	2 061
Limpieza de barandas de puentes	MI	6 022
Remoción de sedimentos y piedras de cauce de ríos	M3	405

Fuente: Norvial.

**Cuadro N° 12
CONSERVACIÓN DE ÁREAS VERDES 2011**

ACTIVIDADES	Unidad	2011
Conservación de jardines en estaciones de Peaje	HH	247
Conservación de jardines en estaciones de Pesaje	HH	126
Conservación de áreas verdes en la carretera	HH	1 013

Fuente: Norvial.

**Cuadro N° 13
OTROS TRABAJOS 2011**

ACTIVIDADES	Unidad	2011
Reposición bolsas muro seco	MI	1 354,00

Fuente: Norvial.

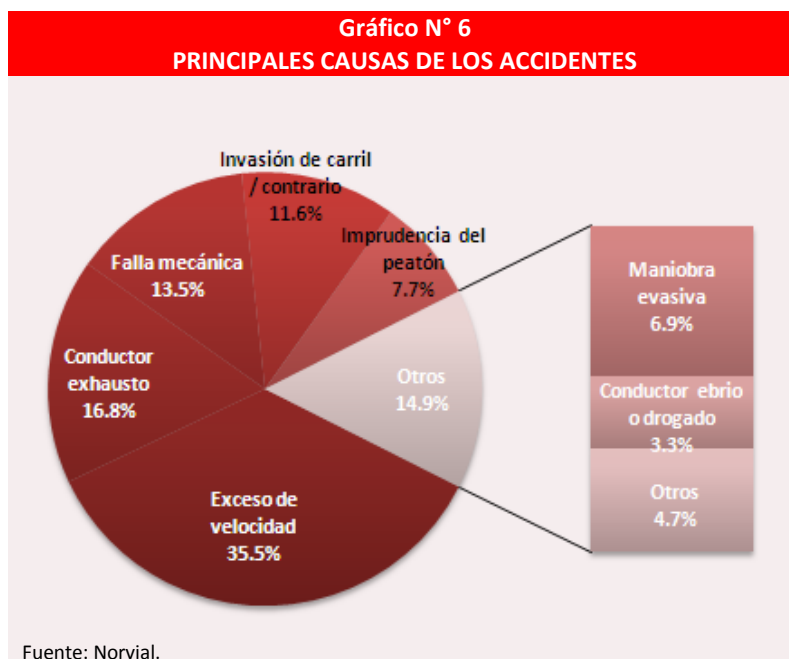
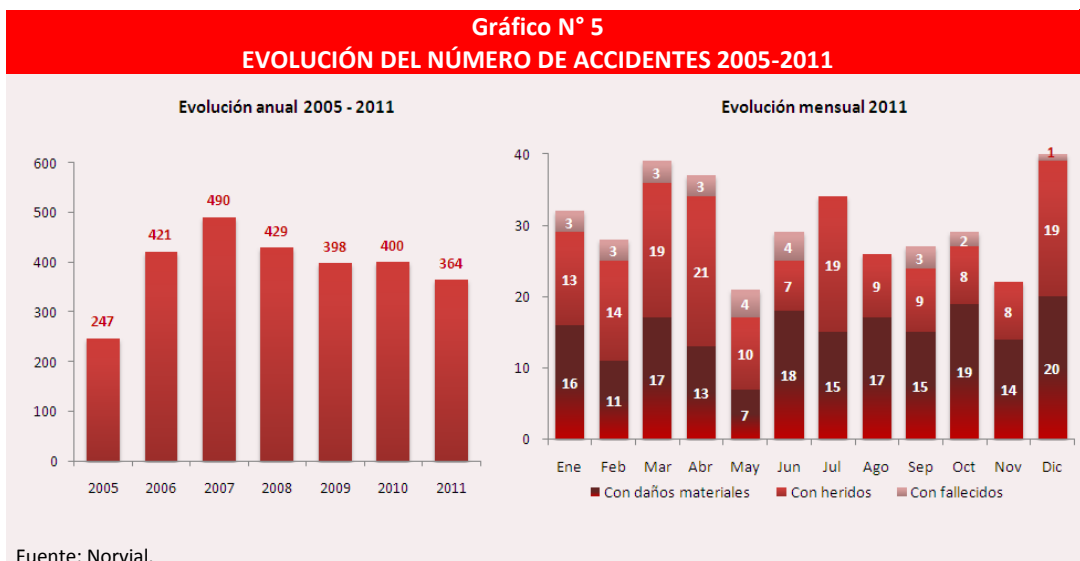
30. Los trabajos de mantenimiento permitieron que la medición anual y rutinaria de los parámetros de serviciabilidad de la vía, realizada en mayo del año 2011, arroje resultados que satisfacen los límites admisibles establecidos en el expediente técnico del contrato de concesión (Cuadro N° 14).

Cuadro N° 14					
RESULTADOS DE LA MEDICIÓN DE LOS ÍNDICES DE SERVICIABILIDAD					
Rubro	Límite		Valores promedio obtenidos mayo 2011	Valor admisible de acuerdo al Anexo I y II del Contrato	¿Cumple? Sí
	(%)	Descripción del parámetro			
Calzada	0	Rugosidad mayor a 3.5 m/km	1.88 m/km	< 3.5 m/km	X
	10	Peladuras, descascamiento o desprendimiento de áridos	0%	< 10%	X
	0	Baches	0%	0%	X
	0	Ahuellamientos mayor a 12 mm	1.28 mm	< 12 mm	X
	15	Fisuras	0.43%	< 15%	X
	0.1	Grietas abiertas	0.0%	< 0.1%	X
	0	Fricción menor a 0.40	0.51	> 0.40	X
	0	Índice de serviciabilidad presente – PSI menor a 2.8	3.56 PSI	> 2.8 PSI	X
	0	Obstáculos	0%	0%	X
0	Bordes rotos	0%	0%	X	
Bermas	0	Baches	0%	0%	X
	0	Obstáculos	0%	0%	X
	0	Desprendimiento del tratamiento entre calzada y berma	0%	0%	X
Drenaje	100	Permita libre escurrimiento de agua	100%	100%	X
	100	Parapetos limpios	100%	100%	X
Puentes	0	Calzadas deterioradas o sucias	0%	0%	X
	0	Obstáculos	0%	0%	X
	0	Barandas sucias y/o rotas	0%	0%	X
	0	Grietas	0%	0%	X
	0	Elementos metálicos corroídos, deteriorados y/o sucios	0%	0%	X
Señales	0	Señales deterioradas	0%	0%	X
	0	Marcas del pavimento con retroreflectividad menor a 150 milicandelas/lux/m2	419.10	> 150	X
	0	Señales verticales no visibles por obstáculos con retroreflectividad menor a 150 milicandelas/lux/m2	187,493.13	>150	X
	0	Guardavías rotos	0%	0%	X
	0	Delineadores e hitos kilométricos rotos y/o sucios	0%	0%	X
	0	Señales y guardavías sucios	0%	0%	X

Fuente: Norvial

VII. ACCIDENTES

31. En el año 2011 se produjeron 364 accidentes en la concesión, lo que representó una disminución de 9,0% con relación al año anterior. Es importante señalar que durante el año 2008 se presentaba una tendencia a la baja del número de accidentes, con excepción del 2010 que registró un aumento del 0,5%.



32. El mayor porcentaje de los accidentes ocurridos en el tramo en concesión (35,5%), durante el año 2011, se debió al exceso de velocidad del conductor. El segundo mayor motivo de accidentes (16,8%) fue el cansancio del conductor. Asimismo, las fallas mecánicas de los vehículos fueron la causa del 13,5% de los accidentes de tráfico; mientras que, el 7,7% se ocasionó por imprudencia del peatón.

VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

33. En el 2011 se recaudaron S/. 92,9 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de los ingresos en 10,0% con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones de Serpentin y El Paraíso registraron los mayores niveles de recaudación en el año con S/. 40,9 y S/. 39,1 millones, que representan en conjunto aproximadamente el 86,1% de los ingresos percibidos por la explotación de la

concesión. En tercer lugar se encuentra la estación de Variante de Pasamayo con S/. 12,9 millones de nuevos soles, que representa el 13,9% del total de ingresos.

34. La estación que presentó el mayor crecimiento en recaudación de peaje fue Variante Pasamayo, con una tasa de crecimiento del 14,7% con respecto a lo registrado en el año anterior; mientras que las estaciones de Serpentín y el Paraíso presentaron crecimientos del 9,5% y 9,0%, respectivamente.



Estado de Ganancias y Pérdidas

35. Con respecto a la evolución del Estado de Pérdidas y Ganancias, se observa que la utilidad bruta, que es simplemente los beneficios producto de los servicios prestados por el concesionario⁶, ha tenido un incremento del 19,8% producto del aumento del total de ingresos que percibe efectivamente el concesionario en 10,9%.
36. Cabe señalar que estos ingresos difieren de lo mostrado en el Gráfico N° 7 ya que el Estado de Ganancias y Pérdidas no incluye el efecto del IGV, mientras que el gráfico en mención sí lo está mostrando.
37. Con respecto al costo de los servicios, éstos sufrieron una reducción del 0,1% a raíz de las reducciones en la depreciación y en la amortización de los bienes. Con respecto a los Otros costos de Operación, éstos aumentaron en 45,6% por el aumento, exclusivamente, del gasto de los servicios prestados por terceros.
38. La utilidad operativa presentó un crecimiento del 23,2%, a consecuencia de la reducción de un 8,8% de los gastos de administración debido a una reducción en la carga de personal del 4,4% y en los servicios prestados por terceros en 19,9%.
39. La utilidad neta resultó tener un aumento del 36,0% con respecto a lo registrado el año 2010, pasando de S/. 19 436 mil a S/. 26 438 mil, esto como consecuencia del

⁶ Brindar servicios de calidad en la vía concesionada y la construcción de nueva infraestructura.

menor desembolso por concepto de gastos financieros, los cuales comprenden los intereses por préstamos de multilaterales y los costos incurridos por la obtención del crédito con multilaterales.

Cuadro N° 15					
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS					
(En miles de S/.)					
			Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2011	2010	2011	2010	2011/2010
Ingresos	78 672	70 950			10,9%
Costos de los servicios	-34 112	-34 138	-43,4%	-48,1%	-0,1%
Otros costos de operación	-2 641	-1 814	-3,4%	-2,6%	45,6%
Utilidad bruta	41 919	34 998	53,3%	49,3%	19,8%
Gastos de administración	-2 980	-3 268	-3,8%	-4,6%	-8,8%
Otros gastos de operación	90	-56	0,1%	-0,1%	-260,7%
Utilidad de operación	39 029	31 674	49,6%	44,6%	23,2%
Gastos financieros, neto	-7 449	-8 551	-9,5%	-12,1%	-12,9%
Ingresos financieros	314	158	0,4%	0,2%	98,7%
Diferencias en cambio, neto	2 358	2 232	3,0%	3,1%	5,6%
Utilidad antes de impuesto a la renta diferido	34 252	25 513	43,5%	36,0%	34,3%
Impuesto a la renta	-7 814	-6 077	-9,9%	-8,6%	28,6%
Utilidad neta del periodo	26 438	19 436	33,6%	27,4%	36,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2011 - Norvial.

40. Con respecto a la composición del Estado de Ganancias y Pérdidas, se observa que los costos de los servicios han pasado de representar el 48,1% de los ingresos del concesionario, a 43,4%; mientras que otros costos de operación aumentaron de 2,6% a 3,4% de los ingresos. En esa misma línea, los gastos financieros y los gastos de administración tuvieron reducciones sustanciales: en el primer caso pasó de 12,1% de los ingresos en el 2010, a 9,5% en el 2011; y en el segundo caso, 4,6% y 3,8%, respectivamente. Finalmente, la ganancia neta del ejercicio pasó de representar el 27,4% de las ventas en el 2010, al 33,6% de las ventas del 2011.

Balance General

41. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa ha incrementado el valor de sus activos en 1,1%, pasando de S/. 173,8 millones, en el 2010, a S/. 175,7 millones, en el 2011. La razón principal es el aumento de la cuenta de Efectivo y Equivalente de efectivo, la que tuvo un crecimiento del 38,5%, pasando de S/. 10,4 millones, en el 2010, a S/. 14,4 millones, en el 2011. Dicha variación se debió al aumento de la cuenta corriente – Fideicomiso, la que pasó de S/. 7,5 a S/. 13,3 millones⁷.

⁷ El saldo de la cuenta corriente – Fideicomiso se relaciona con el “Contrato de Fideicomiso de Administración y Garantía” suscrito el 29 de setiembre de 2005, entre el Banco de Crédito del Perú, por el que se constituye un patrimonio fideicometido administrado por dicho banco, al cual la compañía transfiere en dominio fiduciario los flujos e ingresos que genera la concesión, incluyendo los flujos provenientes de la recaudación de peajes netos de la retribución al Concedente y de la tasa de regulación, los préstamos recibidos de las entidades multilaterales. Los fondos transferidos se mantienen en cuentas de recolección y se utilizan para el pago oportuno de la deuda con las entidades multilaterales, para financiar la

42. Con respecto a los activos no corrientes, éstos registraron una caída del 1,3% producto de la reducción de las cuentas Otras cuentas por cobrar⁸ y activos intangibles⁹. En el primer caso, la reducción fue de 18,3% y la otra de 2,7%. Por otro lado, es importante mencionar que las reducciones antes mencionadas fueron amortiguadas por el aumento en la adquisición de mobiliario y equipo y en el impuesto a la renta diferido.

Cuadro N° 16					
BALANCE GENERAL					
(En miles de Nuevos Soles)					
	Al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2011	2010	2011	2010	2011/2010
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Efectivo y equivalente de efectivo	14 363	10 368	8,2%	6,0%	38,5%
Cuentas por cobrar comerciales	1	14	0,0%	0,0%	-92,9%
cuentas por cobrar a empresas afiliadas	4	12	0,0%	0,0%	-66,7%
impuestos y gastos pagados por anticipado	387	426	0,2%	0,2%	-9,2%
Total del activo corriente	14 755	10 820	8,4%	6,2%	36,4%
ACTIVO NO CORRIENTE					
otras cuentas por cobrar	2 713	3 322	1,5%	1,9%	-18,3%
mobiliario y equipo, neto	1 132	958	0,6%	0,6%	18,2%
Activos en concesión	152 923	157 192	87,1%	90,4%	-2,7%
Impuesto a la renta diferido	4 146	1 523	2,4%	0,9%	172,2%
Total del activo no corriente	160 914	162 995	91,6%	93,8%	-1,3%
TOTAL ACTIVO	175 669	173 815			1,1%
PASIVO Y PATRIMONIO NETO					
PASIVO CORRIENTE					
Cuentas por pagar comerciales	512	533	0,3%	0,3%	-3,9%
Cuentas por pagar a empresas afiliada	1 735	664	1,0%	0,4%	161,3%
Impuestos Corrientes	3 476	5 352	2,0%	3,1%	-35,1%
Parte corriente de la deuda de largo plazo	9 059	8 275	5,2%	4,8%	9,5%
Otras cuentas por pagar	706	873	0,4%	0,5%	-19,1%
Total del pasivo corriente	15 488	15 697	8,8%	9,0%	-1,3%
Deuda de largo plazo	50 808	62 493	28,9%	36,0%	-18,7%
Total del pasivo no corriente	50 808	62 493	28,9%	36,0%	-18,7%
Patrimonio neto					
Capital	55 136	55 136	31,4%	31,7%	0,0%
Reserva legal	10 528	8 440	6,0%	4,9%	24,7%
Resultados acumulados	43 709	32 049	24,9%	18,4%	36,4%
Total patrimonio neto	109 373	95 625	62,3%	55,0%	14,4%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	175 669	173 815			1,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2011 - Norvial.

construcción de obras y para el capital de trabajo de la compañía. Su utilización es en función de los flujos de caja proyectados por la compañía.

⁸ El saldo de esta cuenta corresponde al fondo sujeto a restricción depositadas en la cuenta corriente aperturada en el banco de Crédito del Perú denominada "Restricted Payment Account", la cual de acuerdo al contrato de financiamiento firmado con el Inter-American Development Bank (IDB) y el International Finance Corporation (IFC) no debe ser menor a US\$ 1 millón antes de realizar cualquier "Pago Restringido" señalado en dicho contrato.

⁹ Comprende obras de drenaje, pavimentos, puentes y pasos a desnivel, mejoras de la carretera, remodelación de estaciones de peajes, desembolsos a Proinversión, desembolsos por adquisición de predios y otros intangibles menores.

43. Analizando el pasivo corriente, se observa que tuvo un decrecimiento del 1,3% con respecto a lo registrado en el 2011, pasando de S/. 15,7 a S/. 15,5 millones. Esto se debe como consecuencia de la reducción de los impuestos corrientes en un 35,1%. Cabe señalar que dicha reducción se vio amortiguada por el aumento de las obligaciones con el Consorcio Ancón-Pativilca (quien se encarga del mejoramiento periódico de la concesión).
44. Al observar el pasivo no corriente se encontró una caída del 18,7%, cuyo efecto íntegramente fue debido a la ejecución de la deuda de largo plazo proveniente de los préstamos con entidades multilaterales (ver Nota de pie de página N° 6).
45. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, se observó que éste obtuvo un aumento del 14,4% a raíz de aumento de los resultados acumulados en un 36,4% y la Reserva Legal, en 24,7%.
46. Con respecto a la composición del Balance General, se observa que esta guarda una relación similar al año anterior en lo que respecta a los pasivos corrientes los cuales en el 2010 representaban el 9,0% del activo y en el 2011, representaron el 8,8% de éste. La deuda de largo plazo sí tuvo modificaciones sustanciales pasando de representar en el 2010 el 36,0% de los activos y en el 2011, pasó a representar el 28,9% a raíz de la amortización de la misma. Con relación al Patrimonio Neto, su composición cambió de 55,0% de los activos en el 2010 a 62,3% de los activos en el 2011.

Indicadores Financieros

47. En cuanto a los indicadores financieros de la empresa concesionaria, el margen operativo así como el margen neto presentaron incrementos de 5 y 7 puntos porcentuales, respectivamente, con relación al año 2010. Ello se atribuyó principalmente, a los mayores ingresos generados y a los menores gastos financieros. Con respecto al margen del EBITDA¹⁰, se observa que ha ido desarrollando una tendencia positiva en estos 3 últimos años, por lo que por cada sol ingresado, se genera una mayor utilidad operativa. Finalmente, se observa que el ROE¹¹ y el ROA¹² han ido aumentando su valor indicando que se genera mayores utilidades por cada sol proveniente del patrimonio y de los activos.
48. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que el ratio de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta revelan una ligera insuficiencia en la capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee a la fecha ya que el indicador es muy cercano a 1. Esto se debe a la caída de la cuenta de amortización de la deuda de largo plazo con las entidades multilaterales y con el incremento de las obligaciones con empresas relacionadas. El capital de trabajo negativo que se observa revela la necesidad urgente de aumentar el activo corriente para poder devolver las deudas de corto plazo y por este motivo también presentan rotaciones de capital negativos en los años correspondientes.

¹⁰ Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: EBITDA = Resultado Operativo + amortizaciones + depreciaciones. Margen de Ebitda = EVITDA / Ventas.

¹¹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad neta/Patrimonio Neto.

¹² Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta /Activo Total.

49. Por otro lado, los ratios de apalancamiento/endeudamiento indican, que es una empresa con un apalancamiento moderado. El ratio de apalancamiento indica que los pasivos equivalen a un poco más de la mitad del patrimonio neto de la empresa en el último año, siendo esta tendencia decreciente desde hace cuatro años. El ratio de apalancamiento ajustado nos dice que las obligaciones financieras de corto y de largo plazo representan más del 50% del patrimonio neto. El grado de endeudamiento indica que la empresa ha estado recuperando autonomía frente a sus obligaciones por terceros, ya que en los últimos cuatro años, dicho ratio ha ido disminuyendo de 0,55 en el 2008 a 0,38 en el 2011.
50. Finalmente, el ratio de cobertura indica que la empresa genera suficiente valor operativo para cubrir los intereses de sus obligaciones financieras en el corto plazo y esto como consecuencia a que la mayor parte de la deuda se encuentra en el mediano plazo.

Cuadro N° 17					
RATIOS FINANCIEROS					
	2011	2010	2009	2008	2007
Ratios de Rentabilidad					
Margen Bruto	0,53	0,49	0,43	0,52	0,53
Margen Operativo	0,50	0,45	0,35	0,46	0,47
Margen Neto	0,34	0,27	0,20	0,25	0,30
Margen EBITDA	0,76	0,75	0,72	0,74	0,72
ROE	0,24	0,20	0,15	0,16	0,18
ROA	0,15	0,11	0,07	0,07	0,09
Ratios de Liquidez					
Liquidez clásica	0,95	0,69	0,78	1,90	1,70
Prueba ácida	0,16	0,22	0,15	1,09	1,28
Liquidez absoluta	0,93	0,66	0,55	1,34	0,97
Capital de Trabajo	(733)	(4 877)	(3 774)	17 199	9 204
Rotación K	(107,33)	(14,55)	(16,84)	3,62	6,17
cobertura de activo fijo	1,04	1,00	1,00	1,13	1,04
Apalancamiento / endeudamiento					
Apalancamiento	0,61	0,82	1,14	1,23	1,03
Apalancamiento ajustado	0,55	0,74	1,09	1,18	0,94
Grado de endeudamiento	0,38	0,45	0,53	0,55	0,51
Grado de patrimonio	0,62	0,55	0,47	0,45	0,49
Cobertura / Solvencia					
EBITDA / Intereses	8,07	6,24	5,42	5,83	6,36

Fuente: Estados Financieros

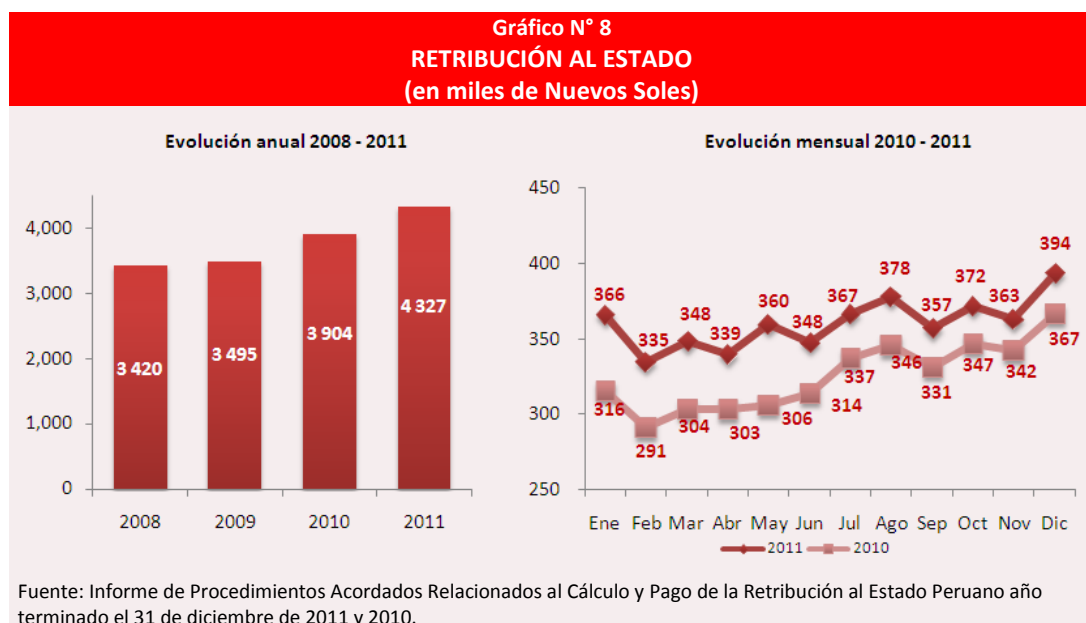
IX. PAGOS AL ESTADO

Retribución al Estado

51. Para el 2011, el monto efectivamente pagado por concepto de retribución al Estado que realizó NORVIAL S.A. ascendió a S/. 4,33 millones, lo que representó un incremento de 10,8%, pero dicho incremento resultó ser ligeramente menor (en 0,9

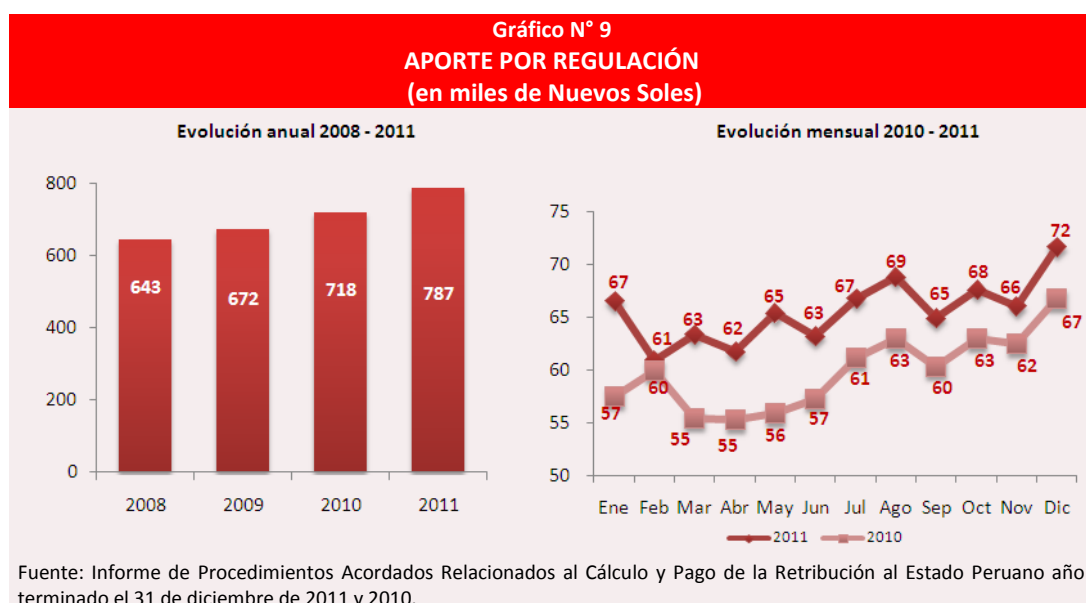
puntos porcentuales) al registrado en el año anterior. La Retribución al Estado corresponde al 5,5% de los ingresos que obtuvo la empresa concesionaria por el cobro de peaje.

52. Durante agosto, octubre y diciembre de 2011, Norvial realizó los mayores pagos por Retribución al Estado, agrupando en su conjunto el 26% del total de aportes. El promedio mensual de los crecimientos del pago por Retribución al Estado, en el 2011, fue de 0,7%.



Aporte por Regulación

53. El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 787,3 mil durante el 2011, monto 9,7% superior respecto a lo pagado en el 2010; ello se debe al aumento del tráfico mencionado anteriormente.



ANEXO

ANEXO N° 1: Principales características del Contrato de Concesión

Cuadro N° 18			
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.			
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
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"> • Ancón-Huacho: Ruta (103 Km) • Ancón-Pte. Chancay: (22.40 Km) • Huacho-Pativilca (57.26 km). 	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"> • Adenda 1: 08 de noviembre de 2004 • Adenda 2: 31 de octubre de 2005 • Adenda 3: 13 de junio de 2008 	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"> • 5 millones de US\$ para el primer año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción. • 5.5 millones de US\$ para el segundo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción. • 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. 	Cláusula 9.10. (p. 59)

Cuadro N° 18			
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.			
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
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"> • Construcción del Evitamiento Huacho-Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y del Desvío Ambar-Pativilca (Tramo 3, Calzada Este) • Reforzamiento de calzada en el tramo Primavera-Dv. Ambar • Intercambios Huacho y Pativilca <p>Segunda Etapa: (a más tardar años 12 y 13)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista • Los intercambios restantes • Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca 	Cláusula 6.1 (p. 25)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <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"> • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) • Efectos de la caducidad • Resolución del contrato 	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"> • La Reducción de los ingresos en 10% o más. • El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. • O el efecto compuesto de las dos anteriores. 	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)

Cuadro N° 18			
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.			
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil sobre bienes o contra terceros • De seguro de accidentes • De riesgos laborales • De siniestros de bienes afectados • Póliza de Obras Civiles Terminadas (durante las fases no constructivas) • Pólizas de Operación • Pólizas 3D 	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, 2 y 3.

ANEXO N° 2 Detalle de Adendas al Contrato de Concesión

Cuadro N° 19 CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN		
N° DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
Adenda 1	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	Se modificó el año de inicio de la construcción de la segunda etapa. Se añadió el reforzamiento del Puente Supe y la construcción de calzadas y pavimentación del dicho puente como obligaciones de construcción para la primera y segunda etapa, respectivamente. A su vez, se determinó que la Sociedad Concesionaria ejecutará la infraestructura de seguridad, señalización y demarcación.
	6.2	Se indicó que la Sociedad Concesionaria podrá modificar el Expediente Técnico con el objetivo de mejorar la calidad de infraestructura o de los servicios.

Cuadro N° 19
CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

N° DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
Adenda 1	6.7	Se modificó el período de inicio de la construcción de obras de la segunda etapa, a más tardar al inicio del año 11 contado desde la fecha de Puesta en Servicio de la totalidad de las obras correspondientes a la primera etapa.
	6.19	Se estableció adicionalmente que en caso el plazo necesario para levantar objeciones o subsanar irregularidades detectadas se venza, el Concedente procederá a resolver el Contrato, previa opinión del Supervisor.
	8.17	Se modificó el cronograma de tarifa máxima por peaje a cobrar por la empresa concesionaria.
	8.18	Se precisó que los Ingresos Adicionales de la Sociedad Concesionaria son los correspondientes a la Explotación de Servicios Opcionales que preste directamente o por empresas vinculadas, y también los pagos de terceros no vinculados por el derecho de uso o explotación de servicios opcionales.
	8.2	Se pone en mayúsculas el vocablo normas: Normas.
	8.24	Se estableció que es responsabilidad del CONCEDENTE y de la Policía Nacional hacer respetar los Reglamentos de Tránsito y de Pesos y Dimensiones Vehiculares.
	9.5	Se enfatizó en la responsabilidad de cumplir con el Contrato por parte de los Acreedores Permitidos solo si se ejercen los derechos mencionados en la cláusula 9.6 respecto a la ejecución de la hipoteca. Asimismo, se añadieron con precisión los derechos de los Acreedores Permitidos.
	9.6	Se hacer referencia al Anexo VI, el cual es incluido mediante esta adenda, que contiene el paquete de garantías de los Acreedores Permitidos. A su vez, se estableció reglas a seguir para la solicitud de autorización de constitución, la constitución de garantía y su respectiva ejecución extrajudicial.
	9.7	Se estableció los criterios por los cuales los Acreedores Permitidos pueden subsanar los inconvenientes que presente la Sociedad Concesionaria.
	10.2	Se precisó que la póliza de seguro de siniestros de bienes afectados, la de obras civiles terminadas y las de operación podrán tener como endosatario o asegurado adicional de la póliza a los Acreedores Permitidos o a quienes estos designen, previa autorización del Supervisor.
	10.5	Se precisó que en caso de siniestro, la Sociedad Concesionaria no es responsable de aquellos actos, hechos u omisiones cometidos u ocurridos por el concedente que son de responsabilidad de este último de acuerdo a las leyes aplicables.
	12.4	Se estableció que las obligaciones de la Sociedad Concesionaria deben cumplirse en todos los contratos de ejecución continuada que tengan relación directa con las labores de operación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión que celebre la SOCIEDAD CONCESIONARIA con terceras Personas.
	14.2	Se incluyó la aceptación expresa de los Acreedores Permitidos como condición para la disolución del Contrato de Concesión por mutuo acuerdo.

Cuadro N° 19
CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

N° DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
Adenda 1	14.3	Se precisó las causales de Resolución de contrato y se agregándose el hecho de Fuerza Mayor, de conformidad con la Sección XVIII y “los demás casos expresamente previstos en el presente Contrato”.
	14.4	Se añadió que durante los seis meses en que se notifica anticipadamente la resolución del Contrato o caducidad de la Concesión, salvo acuerdo entre las partes, la Sociedad Concesionaria deberá culminar las obras iniciadas e iniciará las programadas que se culminen en dicho lapso, exceptuándose de iniciar las obras programadas que excedan de dicho lapso.
	14.5	Se enfatizaron las razones distintas a las de Fuerza Mayor, por las que se producirá la resolución del Contrato.
	14.6	Se precisó que el incumplimiento por causa imputable a una de las Partes dará derecho a la Parte afectada a resolver el Contrato y a exigir la indemnización por daños y perjuicios.
	14.7	Se estableció los eventos que constituyen las únicas causales atribuibles a la Sociedad Concesionaria que pueden dar lugar a la resolución del contrato.
	14.9	Se hizo precisiones a los términos en los que se da la caducidad de pleno derecho de la Concesión.
	14.12. 14.13 y 14.14	Se modificó algunas características por la que se tiene que efectuar pagos una vez dada la Caducidad de la Concesión.
	14.15	Se precisó que el concurso público y la adjudicación de la Concesión al nuevo concesionario deberá realizarse en el plazo máximo de un año contado a partir de la resolución del Contrato o de la caducidad de la Concesión.
	14.16	Se incluyó nuevos mecanismos a efectuar en caso de resolución del Contrato y/o Caducidad de la Concesión.
	15.2	Se enfatizó que la sección de Ámbito de Aplicación sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la resolución del Contrato y la Caducidad de la Concesión.
	15.12	Se hizo modificaciones respecto a la resolución de inconvenientes entre las partes a través del Trato Directo.
	15.13.b1)	Se precisó los términos por los que se debe proceder si es que el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el Arbitraje de Derecho.
	15.14	Se añadió a la Cámara de Comercio internacional de París como agente que designaría a uno de los miembros del Tribunal Arbitral, en el caso del arbitraje internacional, para efectuar el Arbitraje.
	16.1	Se hizo modificaciones acerca de la fijación de domicilios de las partes del Contrato y el Supervisor.
	Nueva Sección	Se incluyó Sección XVIII, que contiene definiciones sobre Eventos de Fuerza Mayor.
	Anexo VI	Nuevo. Se incluyó lo referente a la aprobación a favor del Acreedor Permitido.
Adenda 2	8.19	Se precisó que la Retribución será destinada al Fondo Vial o, previa decisión del CONCEDENTE, al financiamiento de las obligaciones a su cargo presentes en el Contrato.

Cuadro N° 19
CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

N° DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
Adenda 2	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.
Adenda 3	Nueva Clausula	Se incluyó la cláusula 6.21.A al contrato de concesión para los casos excepcionales de obras complementarias y/o nuevas vinculadas a mejorar aspectos de seguridad vial, o que se ejecuten como solución al acceso y libre tránsito de los usuarios de las localidades afectadas por la construcción de la nueva autopista.

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