

2013

INFORME DE DESEMPEÑO DE LAS CONCESIONES VIALES DE LA COSTA:

Autopista del Sol: Tramo Trujillo – Sullana

Red Vial N° 4: Pativilca – Santa – Trujillo y Pto. Salaverry – Emp. R01N

Red Vial N° 5: Ancón – Huacho – Pativilca

Red Vial N° 6: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**

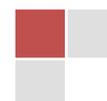


OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. AUTOPISTA DEL SOL	8
I.1 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	8
I.2 SERVICIOS PRESTADOS	11
I.3 HECHOS DE IMPORTANCIA	12
II. RED VIAL N° 4: PATIVILCA-SANTA-TRUJILLO Y PTO. SALAVERRY – EMP. Ro1N	13
II.1 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	13
II.2 COMPROMISOS DE INVERSIÓN.....	14
II.3 PAGOS AL ESTADO	15
II.4 REGULACIÓN TARIFARIA	16
II.5 SERVICIOS PRESTADOS	17
II.6 HECHOS DE IMPORTANCIA	18
III. RED VIAL N° 5: ANCÓN - HUACHO-PATIVILCA	19
III.1 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	19
III.2 COMPROMISOS DE INVERSIÓN.....	20
III.3 ADENDAS FIRMADAS.....	22
III.4 REGULACIÓN TARIFARIA	22
III.5 FACTOR DE RETRIBUCIÓN Y PAGOS A ORGANISMOS PÚBLICOS.....	23
III.6 SERVICIOS PRESTADOS	23
III.7 HECHOS DE IMPORTANCIA	24
IV. RED VIAL N° 6: PUENTE PUCUSANA – CERRO AZUL – ICA	25
IV.1 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	25
IV.2 COMPROMISOS DE INVERSIÓN.....	26
IV.3 PAGOS AL ESTADO	28
IV.4 ADENDAS SUSCRITAS.....	28
IV.5 SERVICIOS PRESTADOS	31
IV.6 HECHOS DE IMPORTANCIA	31
V. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	32
V.1 TRÁFICO DE VEHÍCULOS LIGEROS	34
V.2 TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS	36
V.2.1. POR TIPO DE VEHÍCULO PESADO	38
V.2.2. VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE.....	39
V.2.3. FLUJO DE VEHÍCULOS PESADOS POR TIPO DE EJE	43
VI. RESULTADOS FINANCIEROS	46
VI.1 INGRESOS POR PEAJE.....	46
VI.2 BALANCE GENERAL	46
VI.2.1. ACTIVOS.....	46



VI.2.2. PASIVOS.....	47
VI.2.3. PATRIMONIO	48
VI.3 ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS	48
VI.4 ACCIDENTES.....	49
VI.5 APOORTE POR REGULACIÓN Y RETRIBUCIÓN AL ESTADO	50
ANEXOS	51

Gráficos

Gráfico N° 1: Autopista del Sol: Tramo Trujillo – Sullana.....	9
Gráfico N° 2: Tramo concesionado de la Red Vial N° 4	14
Gráfico N° 3: Mapa de la Red Vial N° 5	20
Gráfico N° 4: Esquema: Autopista Huacho – Pativilca (57,26 km).....	21

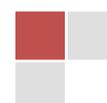
Cuadros

Cuadro N° 1: Descripción de la infraestructura.....	9
Cuadro N° 2: Inversión referencial por tipo de obras	10
Cuadro N° 3: Tramos y Sub-tramos viales en la Red Vial N°4	13
Cuadro N° 4: Obras comprometidas por el Concesionario	15
Cuadro N° 5: Inversión proyectada referencial en la Red Vial N° 4	15
Cuadro N° 6: Ubicación de las unidades de peaje	17
Cuadro N° 7: Descripción de la infraestructura vial.....	19
Cuadro N° 8: Descripción de las obras.....	21
Cuadro N° 9: Adendas al contrato de concesión.....	22
Cuadro N° 10: Red Vial N° 6	25
Cuadro N° 11: Descripción de las principales obras	27
Cuadro N° 12: Adendas al contrato de Concesión	30
Cuadro N° 13: Estaciones de peaje por Concesión.....	32
Cuadro N° 14: Flujo de vehículos por Concesión, 2012-2013	33
Cuadro N° 15: Flujo de vehículos por Concesión, 2013.....	33
Cuadro N° 16: Flujo de vehículos por Concesión y Estación de peaje, 2012-2013	34

Cuadro N° 17: Tráfico de vehículos ligeros, 2012-2013	35
Cuadro N° 18: Flujo de vehículos ligeros por Concesión, 2013.....	35
Cuadro N° 19: Vehículos ligeros por Estación de peaje, 2012-2013	36
Cuadro N° 20: Vehículos pesados por estación de peaje, 2012-2013	36
Cuadro N° 21: Flujo de vehículos pesados por Concesión, 2013.....	37
Cuadro N° 22: Vehículos pesados por estación de peaje	37
Cuadro N° 23: Vehículos pesados – 2013	38
Cuadro N° 24: Distribución de Vehículos Pesados, 2012-2013.....	39
Cuadro N° 25: Distribución de vehículos pesados por Concesión, 2013	39
Cuadro N° 26: NORVIAL – Vehículos pesados por estación de peaje, 2013	40
Cuadro N° 27: COVIPERU – Vehículos pesados por punto de peaje, 2013	41
Cuadro N° 28: AUNOR – Vehículos pesados por punto de peaje, 2013.....	42
Cuadro N° 29: COVISOL – Vehículos pesados por punto de peaje, 2013	43
Cuadro N° 30: Vehículos de 2 ejes	44
Cuadro N° 31: Vehículos de 3 ejes	44
Cuadro N° 32: Vehículos de 4 ejes	45
Cuadro N° 33: Vehículos de 5 ejes a más	45
Cuadro N° 34: Ingresos por peajes, 2012-2013	46
Cuadro N° 35: Activos totales, 2013.....	47
Cuadro N° 36: Pasivo Corriente y No Corriente, 2013.....	47
Cuadro N° 37: Patrimonio, 2013	48
Cuadro N° 38: Estado de Ganancias y Pérdidas.....	49
Cuadro N° 39: Accidentes por Concesión, 2013.....	49
Cuadro N° 40: Ratio de accidentes por kilómetro concesionado, 2013	50
Cuadro N° 41: Aportes por regulación, 2012 - 2013	50
Cuadro N° 42: Pagos al Estado, 2012-2013.....	50

Ilustraciones

Ilustración N° 1: COVIPERU - Ubicación de Unidades de peaje.....	26
---	----



INFORME DE DESEMPEÑO 2013



Resumen Ejecutivo

En el año 2003, con la concesión del tramo Ancón-Huacho-Pativilca (Red vial N° 5) con una extensión de 182,66 km. a la empresa NORVIAL S.A., se inició el proceso de concesiones de la red vial que cruza de norte a sur la costa nacional a través de la carretera panamericana.

Para el año 2005 se concesiona el tramo Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica con una extensión de 221,7 km (Red vial N° 6) a la Sociedad Concesionaria Vial del Perú S.A. (COVIPERU S.A.).

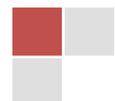
Posteriormente, para el año 2009 se concesionaron tanto la red vial N°4 correspondiente a los tramos viales Pativilca - Santa – Trujillo y Puerto Salaverry - Empalme Ro1N con 365,21 kilómetros a la empresa Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C. y el tramo Trujillo - Sullana con 474,99 kilómetros a la empresa Concesionaria Vial del Sol S.A.

Los principales datos de las concesiones pueden apreciarse en el siguiente cuadro:



DATOS GENERALES DE LAS CONCESIONES

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	Tramo Trujillo-Sullana: Autopista del Sol	Red Vial 4: Pativilca – Santa Salaverry - Enpalme RosN	Red Vial 5: Arcón – Huacho – Pativilca	Red Vial 6: Puente Pucusana – Cerro Azul - Ica
Concesionario	Concesionaria Vial del Sol S.A.	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.	Norvial S.A.	Concesionaria Vial del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A. (Perú): 35%	OHL Concesiones: 73,43% COFIDES S.A. con 26,57%	Graña y Montero S.A.: 50,10% JJC Contratistas Generales S.A.: 33,00% Besco S.A.: 16,90%	Hidalgo e Hidalgo S.A. (Ecuador): 65% Construcción y Administración S.A. (Perú): 35% Concesionaria Norte Conorte S.A. (Ecuador): 10%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible	Auto-sostenible	Auto-sostenible	Auto-sostenible
Factor de competencia	Cantidad de kilómetros continuos de longitud de segunda calzada (38,96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Obras adicionales	Retribución al Estado (ascendente al 5,50% de sus ingresos mensuales, por concepto de Peaje)	Retribución al Estado (1% de los ingresos mensuales por peaje, desde la suscripción del contrato hasta el año 4, como máximo; y posteriormente, hasta el final de la concesión, el 18,61% de los ingresos mensuales por peaje)
Inversión comprometida	USD 299,96 millones (inc. IGV)	USD 286,17 millones (inc. IGV)	75,05 millones (inc. IGV)	USD 231,86 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2013	USD 25,6 millones (inc. IGV)	USD 70,5 millones (inc. IGV)	USD 34,8 millones (inc. IGV)	USD 92,3 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	25 de agosto de 2009	18 de febrero de 2009	15 de enero de 2003	20 de setiembre de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años	25 años	25 años	30 años (prorrogables a 32 si se que las obras de la Segunda Etapa se realizan entre el año 17 y 19)
Número de Adendas	Ninguna	Ninguna	3	5
Kilómetros Concesionados	474,99	356,21	182,66	221,7



En lo que respecta a inversiones realizadas, OSITRAN reconoció para el año 2013 un total de S/. 58 156 038 para estas cuatro concesiones, distribuyéndose de la siguiente forma:

INVERSIONES RECONOCIDAS EN LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

(En USD e incluye IGV)

CARRETERAS CONCESIONADAS	Fecha de inicio de la Concesión	Plazo de la Concesión	Compromiso de Inversión	Total 2013	Inversión acumulada al año 2013	% Cumplimiento a la fecha de la Concesión
			893 033 082	58 156 038	223 321 169	
1 Red Vial N° 5 - Tramo Ancón-Huacho-Pativilca 1/	2003	25 años	75 048 073	1 428 829	34 826 903	46,4%
2 Red Vial N° 6 - Pucusana-Cerro Azul-Ica 2/	2005	30 años	231 856 390	5 811 775	92 336 796	39,8%
3 Red Vial N° 4 - Pativilca - Puerto Salaverry 3/	2009	25 años	286 165 961	39 532 309	70 556 400	24,7%
4 Autopista del Sol - Trujillo-Sullana 4/	2009	25 años	299 962 658	11 383 125	25 601 070	8,5%

1/ Contrato de Concesión. Incluye obras Complementarias y Nuevas. Obras de la 1ra. Etapa culminada.

2/ Contrato de Concesión.

3/ Inversión Proyectada Referencial

4/ Monto referido en el EDI aprobado con Resolución Directoral N° 029-2011-MTC/20

En lo referente al tráfico de vehículos ligeros, el mayor flujo de vehículos en el año 2013 se dio en la red Vial N° 6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica concesionada a la empresa COVIPERU con 5,58 millones de vehículos, lo que significó un crecimiento del 7,5% con respecto al año anterior.

En lo que respecta a mayor crecimiento del flujo vehículos entre el año 2012-2013, este se dio en la red vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca con un crecimiento del 10% pasando de 2,86 millones a 3,16 millones de vehículos. En el siguiente cuadro se muestra la evolución del flujo de vehículos ligeros para las cuatro concesiones entre los años 2010 y 2013.

FLUJO DE VEHÍCULOS LIGEROS

(Unidades)

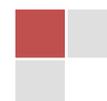
Concesión	Red vial	2010	2011	2012	2013
COVISOL	Autopista del Sol	2 744 858	3 169 242	3 429 464	3 691 887
AUTOPISTA DEL NORTE	Red vial N° 4	1 931 654	2 423 230	2 707 892	2 885 021
NORVIAL	Red vial N° 5	2 123 600	2 489 759	2 867 278	3 155 142
COVIPERU	Red vial N° 6	4 027 700	4 514 301	5 192 413	5 579 802

Fuente: Los Concesionarios.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

En lo referente al tráfico de vehículos pesados, el mayor flujo de vehículos en el año 2013, al igual que el caso de vehículos ligeros, se dio en la red Vial N° 6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica con 4,48 millones de unidades.

De igual forma, el mayor crecimiento del flujo vehículos pesados entre los años 2012-2013, se dio en la red vial N° 6 con un crecimiento del 6,1% pasando de 4,22 millones a 4,48 millones de vehículos. En el siguiente cuadro se muestra la evolución del flujo de vehículos ligeros para las cuatro concesiones entre los años 2010 y 2013.



FLUJO DE VEHÍCULOS PESADOS

(Unidades)

Concesión	Red vial	2010	2011	2012	2013
COVISOL	Autopista del Sol	3 509 952	3 846 424	4 004 524	4 143 956
AUTOPISTA DEL NORTE	Red vial N° 4	2 967 624	3 918 900	4 275 454	4 338 083
NORVIAL	Red vial N° 5	3 220 435	3 456 091	3 646 979	3 780 754
COVIPERU	Red vial N° 6	3 655 477	3 907 928	4 226 888	4 483 207

Fuente: Los Concesionarios.

Elaboración: Gerencia de Regulación Estudios Económicos.



INFORME DE DESEMPEÑO 2013

CONCESIONES VIALES DE LA COSTA



I. Autopista del Sol

I.1 Principales características del Contrato de Concesión

1. El 25 de agosto de 2009, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) y la sociedad concesionaria Vial del Sol S.A. suscribieron el Contrato de Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años¹, bajo el esquema de contrato BOT (*Build, Operate and Transfer*)².
2. La entrega en Concesión de la Autopista del Sol, tramo Trujillo-Sullana implica la ejecución de trabajos de puesta a punto, entrega de derecho de vía por parte del Concedente y la ejecución de las obras de la segunda calzada; así como la explotación, el mantenimiento de la vía y la prestación de adecuadas condiciones de transitabilidad y otros servicios al usuario, por parte del Concesionario.
3. Al ser una concesión que tiene carácter de onerosa, el Estado recibirá del Concesionario un pago por derecho de Concesión, equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería³, el cual asciende aproximadamente a USD 300 millones.
4. El factor de competencia del proceso de adjudicación consideró la cantidad de kilómetros continuos de la longitud de la segunda calzada. Así, se produjo un empate entre los cinco postores precalificados⁴, al ofrecer la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir (38,96 km por encima del mínimo fijado por el Estado). Tras este primer empate, Concesionaria Vial del Sol y Concesionaria Panamericana ofrecieron el máximo de obras adicionales (11 en total⁵), por lo que se recurrió a un sorteo para el desempate, resultando como ganadora COVISOL.
5. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como se muestra en el siguiente mapa, el proyecto vial se desarrolla en los departamentos de La Libertad, Lambayeque y Piura. Por el Norte, llega hasta la ciudad de Sullana; por el Sur, hasta la ciudad de Trujillo (donde culmina la Red Vial N°4); por el Oeste, hasta el Océano Pacífico y por el Este, hasta los límites departamentales.

¹ El Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.

² Es la modalidad mediante la cual se entrega al Concesionario la infraestructura vial para que construya, opere y transfiera dicha infraestructura vial al Estado al término de la Concesión.

³ Ver Cuadro N° 2.

⁴ Postores precalificados que se presentaron: Vías del Sol, Consorcio Vías del Perú CCIION, OHL Concesiones S.L., Graña y Montero, Consorcio Concesionario Panamericana.

⁵ Obra de prioridad 1: Diez (10) puentes peatonales más cinco (05) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 2: Evitamiento Chicama.

Obra de prioridad 3: Evitamiento Chocope.

Obra de prioridad 4: Evitamiento Paján.

Obra de prioridad 5: Evitamiento Mocupe.

Obra de prioridad 6: Diez (10) puentes peatonales más cinco (05) pasos a desnivel.

Obra de prioridad 7: Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo.

Obra de prioridad 8: Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moroc - Pacanguilla.

Obra de prioridad 9: Diez (10) puentes peatonales.

Obra de prioridad 10: Diez (10) puentes peatonales.

Obra de prioridad 11: Evitamiento Piura.





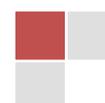
Fuente: MTC – Oficina de estadística.

6. El tramo en concesión posee una longitud total de 474,99 km y está dividido en tres sub-tramos: 1) Trujillo – Chiclayo; 2) Chiclayo – Piura; y 3) Piura – Sullana. Exactamente, se desarrolla entre el km 557+485 (inicio del Evitamiento de Trujillo) y el km 1 032+100 (desvío Las Lomas). A su vez, comprende 5 estaciones de peajes y 3 de pesaje (2 fijos y 1 móvil).

Cuadro N° 1				
Descripción de la infraestructura				
RUTA	TRAMO	LONGITUD (km)	ESTACIONES DE PEAJE	ESTACIONES DE PESAJE
PE-1N	Trujillo-Chiclayo	242,61	Chicama y Pacanguilla	Chicama y Pacanguilla (Fijos)
PE-1N	Chiclayo Piura	204,58	Mórrope y Cruce Bayóvar	-
PE-1N	Piura-Sullana	27,80	Piura-Sullana	Piura-Sullana (Móvil)
LONGITUD TOTAL		474,99		

Fuente: Contrato de Concesión

7. COVISOL está comprometida a ejecutar las obras resumidas en el Cuadro N° 2, en un plazo máximo de cuarenta y ocho (48) meses. El presupuesto total supera los USD 300 millones e incluye gastos generales, utilidades y el pago del Impuesto General a las Ventas (IGV). Cabe señalar que la contabilización del plazo de construcción se iniciará una vez se entregue al Concesionario el derecho de vía para la construcción de la segunda calzada y la vía actual en puesta a punto. La fecha máxima para la entrega de terrenos por parte del Concedente fue diciembre de 2011; sin embargo, a la fecha, dicha entrega no ha sido efectuada.
8. A fin de cubrir los costos de inversión, operación y conservación de la Concesión, de acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a cobrar la tarifa por derecho de paso en las unidades de peaje. Así, desde el inicio de la concesión, el Concesionario cobró en las unidades de peaje de la calzada existente un monto igual al peaje que se encontraba vigente al momento de la suscripción del Contrato (más el IGV y cualquier otro tributo aplicable).



9. Cabe destacar que, actualmente, el Concesionario cobra un peaje de S/. 9,50 por eje (incluye IGV).

Cuadro N° 2	
Inversión referencial por tipo de obras	
DETALLE DEL ESTUDIO DE INGENIERÍA (EDI)	USD (sin IGV)
OBRAS OBLIGATORIAS	144 969 630
- Evitamiento Trujillo	14 487 261
- Tramo Continuo Trujillo - Chicama	4 274 053
- Tramo Continuo Chicama - Chocope	3 914 471
- Tramo Continuo Chocope - Paiján	2 416 400
- Tramo Continuo Paiján - San Pedro - Pacasmayo	10 691 258
- Tramo Continuo Pacasmayo - Guadalupe	6 016 301
- Tramo Continuo Guadalupe - Mocupe	6 430 468
- Tramo Continuo Mocupe - Chiclayo	7 307 533
- Evitamiento Chiclayo	32 976 432
- Tramo Continuo Piura - Sullana	13 105 173
Costos de Obras de arte (puentes)	42 796 348
Peajes Sullana/Chicama	553 931
OBRAS ADICIONALES	65 088 254
- Evitamiento Chicama	2 882 660
- Evitamiento Chocope	2 945 939
- Evitamiento Paiján	7 659 114
- Evitamiento Mocupe	6 172 140
- Evitamiento San Pedro de Lloc - Pacasmayo	11 201 100
- Evitamiento Guadalupe - Chepén - San José Moroc - Pacanguilla	15 942 743
- Evitamiento Piura	5 073 614
- 10 Pasos a Desnivel	7 500 000
- 40 Puentes Peatonales	5 710 944
TOTAL	210 057 884
Gastos generales + Utilidad (20%)	42 011 577
Subtotal	252 069 461
IGV (19%)	47 893 198
PRESUPUESTO TOTAL	299 962 658

Fuente: Programa de Ejecución de Obras de COVISOL S.A.

10. Según lo indicado en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, las tarifas de peaje serán reajustadas en forma ordinaria por el Concesionario cada 12 meses, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aceptación de las obras, y se llevará a cabo a través de la indexación por inflación nacional y extranjera.
11. A manera de retribución por la cesión de derecho de explotación de la vía, el Concesionario realiza pagos al Estado, los cuales se detallan a continuación:
- ✓ **Pago por derecho de la Concesión:** De acuerdo con la cláusula 10.12 del contrato, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
 - ✓ **Aporte por Regulación:** Cláusula 15.12, acordada a través de las leyes N°26917 y N°27332. Equivale al 1% de la facturación.
 - ✓ **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del fideicomiso por recaudación, según se establece en el Anexo XI del fideicomiso de recaudación y cláusula 10.6. Dicho aporte equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.

I.2 Servicios prestados

12. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Autopista del Sol, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
13. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que se implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
 - ✓ Servicio de ambulancia.
 - ✓ Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder los 100 kilómetros).
 - ✓ Oficinas para la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje.
 - ✓ Libro de reclamaciones y sugerencias.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada estación de peaje.
 - ✓ Servicio de traslado de vehículos averiados en la vía (distancias que excedan los 100 kilómetros).
14. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- ✓ Tarjetas prepago recargables.
 - ✓ Cobro de detracciones al transporte público de pasajeros en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT)⁶.

⁶ Actualmente se cobra en las cinco estaciones de peaje en operación, una detracción de S/. 2,00 por eje.



I.3 Hechos de importancia

15. Durante el año 2013 se entregó en servicio la segunda calzada del Tramo Piura – Sullana (29 Km.) por un valor de USD 21,7 millones.
16. La Concesionaria ejecuto trabajos de liberación de interferencias en los tramos Trujillo – San Pedro de Lloc y en la zona de Evitamiento de la ciudad Piura.
17. En noviembre de 2013, se inició los trabajos de explanaciones en 30 Km. del TC-04 Paiján – Pacasmayo y en la zona de Evitamiento de la ciudad de Piura. El monto total valorizado a enero de 2014 ascendió a USD 3,56 Millones.
18. Por encargo del MTC, COVISOL inició en octubre de 2013 la rehabilitación de la calzada existente entre el Km. 886+600 al Km. 1032.



II. Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N

II.1 Principales características del Contrato de Concesión.

19. El 18 de diciembre de 2008, el Estado Peruano, a través de PROINVERSION, otorgó la Buena Pro de la Concesión de la Red Vial N°4 Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N a la empresa de capitales españoles OHL Concesiones, perteneciente al Grupo OHL. OHL Concesiones participa en 17 concesiones de infraestructura vial, puertos y aeropuertos en España y América Latina. Además, OHL Concesiones posee el 15% de participación en Abertis, compañía internacional dedicada a la gestión de concesiones de infraestructura vial, aeroportuaria y de telecomunicaciones.
20. La suscripción del Contrato de Concesión se realizó el 18 de febrero de 2009 entre el Consorcio Autopista del Norte S.A.C. (AUNOR), empresa perteneciente a OHL Concesiones S.A.U, domiciliada en España, quien posee el 73,43% de las acciones de su capital social y Compañía española de Financiación del desarrollo, COFIDES S.A. con 26,57% y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), actuando como Concedente en representación del Estado Peruano. El Contrato tiene como finalidad la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial N° 4 por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (Build, Operate and Transfer). Esta red se encuentra constituida por los tramos de carretera que se muestran en el Cuadro N° 3.

Cuadro N° 3 Tramos y Sub-tramos viales en la Red Vial N°4					
RUTA	TRAMO	SUB-TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD (Km)
R1N	Pativilca - Santa	Pativilca - Huarmey	206,700	292,200	85,50
		Huarmey - Casma	292,200	381,820	89,62
		Casma - Chimbote	381,820	416,100	34,28
		Chimbote - Santa	416,100	448,640	32,54
R1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa - Chao	448,640	512,800	64,19
		Chao - Virú	512,800	528,250	15,42
		Virú - Cruce de la Pan. Norte con Puerto de Salaverry	528,250	557,010	28,76
R10	Pto Salaverry - Empalme R01N	Salaverry - Empalme R01N	0,000	5,900	5,90
TOTAL					356,21

Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación y estudios Económicos

21. La Red Vial N° 4 conecta las ciudades de Pativilca, Huarmey, Casma, Chimbote, Chao, Salaverry y Trujillo, comunicando las provincias de Lima, Ancash y La Libertad. Forma parte integral de la Panamericana Norte con una extensión de 356 Km y se interconecta con la concesión de la Red Vial N° 5 en su extremo sur. La zona de influencia de la concesión posee

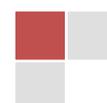
una actividad agrícola y minera importante y por su cercanía con Lima Metropolitana, esta se encuentra dentro de su zona de abastecimiento, además de conectar los puertos de Salaverry y Chimbote.



Fuente: AUNOR.

II.2 Compromisos de inversión

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



Cuadro N° 4 Obras comprometidas por el Concesionario	
TIPO DE OBRA	DENOMINACIÓN
Construcción de la segunda calzada	Segunda calzada de los tramos Pativilca - Santa - Trujillo
Construcción de vías de evitamiento	Evitamiento Virú - Chao
	Evitamiento Casma
	Evitamiento Huarmey
Construcción de óvalos	Óvalo Puerto Morín
	Óvalo Desvío Chavimochic
	Óvalo Desvío Guadalupito
	Óvalo Samanco
	Óvalo Huambacho
	Óvalo Tortugas
	Óvalo Desvío Huaraz
Óvalo Desvío Paramonga	
Construcción de pasos a desnivel	10 pasos a desnivel
Construcción de puentes peatonales	20 puentes peatonales

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y estudios Económicos

25. De esta manera, la empresa concesionaria es responsable de los tramos que construya y de los que le sean entregados por el Estado, una vez que éstos sean rehabilitados. En suma, la inversión referencial para la ejecución del total de las obras comprometidas asciende a USD 286,17 millones, tal como se muestra el Cuadro N° 5.

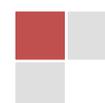
Cuadro N° 5 Inversión proyectada referencial en la Red Vial N° 4 (En USD, incluido IGV)	
DESCRIPCIÓN	MONTO
Segunda calzada	191 550 961
Obras nuevas	94 615 000
Evitamiento Virú - Chao	32 170 000
Evitamiento Casma	26 055 000
Evitamiento Huarmey	19 590 000
Obras varias	16 800 000
TOTAL	286 165 961

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

II.3 Pagos al estado

26. De conformidad con la cláusula 9.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar al Concedente un pago por derecho de concesión equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI).
27. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente por concepto de supervisión de obras el 4% del presupuesto aprobado en el EDI. En caso existan obras adicionales ejecutadas por el Concesionario, se aplicará el 4% mencionado sobre el valor de las obras adicionales.



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

II.4 Regulación tarifaria

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

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

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

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

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

Donde:

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

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



- o: es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto del Concedente y que irá variando de base hasta igualar al o^1 según corresponda y de acuerdo a lo establecido en el Contrato.
- o^1 : es el mes de aceptación de la segunda calzada a cargo del Concesionario.
- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes i de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso aún no haya sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la primera cláusula del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

33. De producirse una variación superior al 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario dentro de los 30 días calendario de solicitado por el Concesionario.

II.5 Servicios prestados

34. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfirió a AUNOR la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares e índices de servicio propios de la explotación de los tramos.
35. Asimismo, como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las tres unidades de peaje existentes y la nueva unidad de peaje concluida en febrero de 2011. La ubicación de dichas unidades se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 6 Ubicación de las unidades de peaje			
DENOMINACIÓN	RUTA	SUB-TRAMO	UBICACIÓN
Virú	R1N	Chao - Virú	Km 525+000
Vesique	R1N	Casma - Chimbote	Km 419
Huarmey	R1N	Pativilca - Santa	Km 291+800
Fortaleza*	R1N	Pativilca - Huarmey	Km 220+280

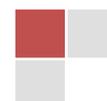
(*) El peaje Fortaleza inició operaciones el 17 de febrero de 2011.

Fuente: Plan de Negocios 2013 de AUNOR.

Elaboración: Gerencia de Regulación y estudios Económicos

36. El Contrato de Concesión establece que AUNOR tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:

- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia.
- Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.



- Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 km.
- Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control.

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

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

37. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.

II.6 Hechos de importancia

38. Durante el año 2013 fueron finalizadas las obras del tramo 3: Casma – Huarmey, siendo la inversión realizada en dichas obras es de 35,9 millones de dólares (IGV no incluido), lo que supone el 100% de dicho tramo. La autopista fue recibida definitivamente por el Concedente y puesta en servicio en mayo de 2013. La subida de la tarifa de USD 1,5 a USD 2,0 que marca el Contrato de Concesión al poner en servicio el tramo el 9 de junio de 2013.
39. Durante el año 2013 se realizaron trabajos de construcción de la segunda calzada en el tramo 4: Huarmey – Pativilca.



III. RED VIAL N° 5: Ancón - Huacho-Pativilca

III.1 Principales características del Contrato de Concesión

40. El 15 de enero de 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.
41. 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° 7.

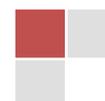
Cuadro N° 7 Descripción de la infraestructura vial				
Tramo N°	Ruta	Tramo	Longitud (Km)	Estaciones de peaje operativas
1	R 1N	Dv. Ancón-Huacho	103,00	Serpentín de Pasamayo
2	R 1N	Dv. Ancón-Pte. Chancay (Serpentín Pasamayo)	22,40	Variante de Pasamayo
3	R 1N	Huacho-Pativilca	57,26	El Paraíso
Longitud Total			182,66	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y estudios Económicos.

42. El Contrato de Concesión obliga a ejecutar obras de construcción en dos etapas. La primera debía iniciarse a más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. La segunda etapa deberá ejecutarse a más tardar al inicio del año once (11) contado a partir de la fecha de puesta en servicio de la totalidad de las obras correspondientes a la primera etapa o, cuando se verifique por cuatro años consecutivos que el promedio anual del tráfico en la estación de peaje Paraíso (Huacho) sea igual o superior a 6,5 millones de ejes cobrables, lo que ocurra primero⁷. Las obras de la primera etapa se iniciaron en el año 2003 y se terminaron en mayo de 2008.
43. 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.
44. 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.

⁷ Modificación efectuada por Adenda N° 1.

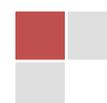




Fuente: NORVIAL.

III.2 Compromisos de inversión

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



Cuadro N° 8
Descripción de las obras

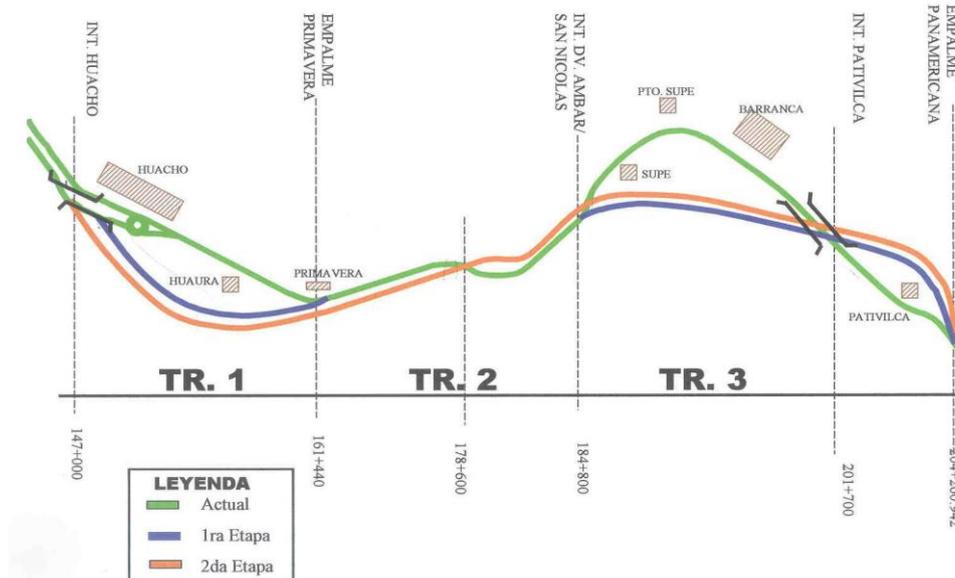
PLAZO DE INICIO DE OBRAS	Inversión (En miles de USD, sin IGV)	OBRA
Primera Etapa		
A más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la firma del contrato.	26 400	<ul style="list-style-type: none"> * La construcción del evitamiento Huacho - Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y desvío Ámbar - 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.
Segunda Etapa		
A más tardar al inicio del año 11 de la puesta en marcha del total de las obras de la Primera Etapa o cuando el promedio anual del tráfico en la estación El Paraíso sea de al menos 6,5 millones de ejes cobrables, por 4 años consecutivos.	35 000	<ul style="list-style-type: none"> * 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	61 400	

Fuente: Contrato de Concesión

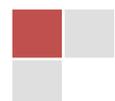
Elaboración: Gerencia de Regulación y estudios Económicos.

46. En el Gráfico N° 4 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 sobre las modificaciones y avances relacionados con el Contrato de Concesión, véase la FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN, actualizada al 27 de diciembre de 2013, en la sección ANEXOS.

Gráfico N° 4
Esquema: Autopista Huacho – Pativilca (57,26 km)



Fuente: NORVIAL.



III.3 Adendas firmadas

47. Desde el inicio de la concesión, se han suscrito tres (03) adendas al Contrato de Concesión (ver Cuadro N° 9). 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, véase la FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.

Cuadro N° 9 Adendas al contrato de concesión				
DOCUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	ACCIÓN	CLÁUSULA	DETALLE
Adenda 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, 12.4	Determinación de nuevas condiciones para la ejecución de Obras.
		Modificación	14.3, 14.4, 14.5, 14.6, 14.7, 14.9, 14.12, 14.13, 14.14, 14.15, 14.16, 15.2, 15.12, 15.13,b1, 15.14	Modificación de los Procedimientos relacionados con la Caducidad de la Concesión y su liquidación, así como precisiones a los mecanismo de suspensión de la concesión y de solución de controversias.
		Inclusión	Sección XVIII	
Modificación	8.17	Determinación de un nuevo cronograma de tarifa máxima por peaje a cobrar por el Concesionario al incremento de Tarifas.		
Adenda 2	31/10/2005	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.
		Modificación	11.7	Precisión respecto de las relaciones del Concesionario con terceros que realicen actividades dentro del Derecho de Vía.
Adenda 3	13/06/2008	Inclusión	6.21.A	Establece procedimiento para que el Concesionario pueda ejecutar Obras Nuevas y/o Complementarias.

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

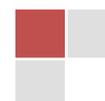
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

III.4 Regulación tarifaria

48. 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° 1⁸.
49. Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 8.17, b) iii), el Concesionario se encuentra facultado a aplicar esquemas de descuento de peajes para usuarios frecuentes, por prepago o promociones, siempre y cuando respete las normas de libre competencia y cuente con la autorización del OSITRAN.

⁸ La diferencia entre los cronogramas es la siguiente:

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



III.5 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

50. 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 (artículo 14 de la Ley N° 26917).

III.6 Servicios prestados

51. 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.
52. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
- Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
 - Servicio de Auxilio Médico cada 100 km.
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Seguro de Accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
53. Los Servicios Obligatorios por los que se permitirá cobrar al Concesionario son:
- Servicios Higiénicos cada 100 km.
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Remolque por distancias mayores a 100 km.
 - Oficinas y equipamiento adicionales para la Policía Nacional.
54. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- Servicio de Código rápido.
 - Sistema de vales prepago.



III.7 Hechos de importancia

55. En el campo financiero, en el año 2012 Norvial pagó a sus accionistas un total por dividendos de USD 8,13 millones. Esto se pudo lograr gracias a que en el 2011 los resultados financieros del Concesionario permitieron que tanto el BID como el IFC le otorguen la condición de *Financial Completion* comprendida en los contratos crediticios con dichas entidades financieras. Dicho hito se otorga cuando el proyecto ha alcanzado un nivel de madurez que le permita mantener una situación financiera saludable y sostenible.
56. Además, en el año 2013, el Concesionario amortizó su deuda con las entidades financieras mencionadas por un total de USD 3,96 millones, restando por cancelar USD 20,16 millones de un total de USD 36 millones.



IV. Red Vial N° 6: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

IV.1 Principales características del Contrato de Concesión

57. El 20 de julio de 2005 se otorgó la Buena Pro de la Concesión del Tramo Vial Puente Pucusana - Cerro Azul - Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial N° 6) a la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A. (en adelante, COVIPERÚ), conformado por la empresa peruana Construcción y Administración S.A., y por las empresas ecuatorianas Hidalgo & Hidalgo, y Conorte S.A., al haber ofertado una retribución al Estado del 18,61% del cobro de peaje.
58. El Contrato de Concesión se suscribió el 20 de septiembre de 2005, con un periodo de vigencia de 30 años, el mismo que podría ampliarse a 32 años en el caso que la Segunda Etapa de construcción se inicie entre el año 17 y 19. El objeto de la Concesión es la construcción y explotación de 221,7 km de la carretera Panamericana Sur, la misma que está comprendida por los sub-tramos señalados en el Cuadro N° 10.

Cuadro N° 10 Red Vial N° 6				
SUB TRAMO	RUTA	LOCALIDAD		LONGITUD (km)
		Desde	Hasta	
1	R01S	Puente Pucusana	Ingreso Cerro Azul	72,7
2	R01S	Ingreso Cerro Azul	Cerro Calavera	1,6
3	R01S	Cerro Calavera	Pampa Clarita	18,7
4	R01S	Pampa Clarita	Intercambio Chincha Alta	33,1
5	R01S	Intercambio Chincha Alta	Empalme San Andrés	41,1
6	R01S	Empalme San Andrés	Guadalupe	54,5

Fuente. Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y estudios Económicos.

59. La concesión de la Red Vial N° 6 es de tipo onerosa, por lo que se otorgó al Concesionario la facultad de explotación de la infraestructura, la cual prevé el cobro de tarifas de peaje a los usuarios con la finalidad de financiar las labores de inversión, operación y mantenimiento de la carretera.
60. Dichas tarifas fueron fijadas en el Contrato de Concesión; y, a partir de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa, estas serán ajustadas anualmente de acuerdo a un promedio del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el de Estados Unidos (CPI).
61. Para efectuar la recaudación del peaje, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario puede ubicar 3 unidades de peaje. Las estaciones de peaje actualmente en operación son Chilca, Jahuay e Ica (ver Ilustración N° 1).

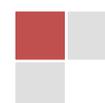


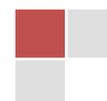
Ilustración N° 1: COVIPERU - Ubicación de Unidades de peaje



Fuente: COVIPERU

IV.2 Compromisos de inversión

62. La inversión estimada para el proyecto asciende a USD 192 millones, sin incluir IGV. El proyecto está dividido en actividades preparatorias, primera, segunda y tercera etapa. Las actividades preparatorias se iniciaron desde la fecha de suscripción del Contrato, mientras que la ejecución de la primera etapa se debe iniciar dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios necesarios para su ejecución por parte del Concedente. En esta etapa se prevé una inversión de USD 59 millones.
63. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, la segunda etapa deberá iniciarse a partir de la ocurrencia de cualquiera de los siguientes eventos:
 - a) Si entre los años 12 y 16 de la Concesión, el tráfico promedio anual registrado por las unidades de peaje durante los 36 meses precedentes, asciende a 18 millones de ejes cobrables o más, se dará inicio al Módulo A de la segunda etapa. Al año 17 de la Concesión, se iniciarán las obras correspondientes al Módulo B de la segunda etapa.
 - b) Si al inicio del año 17 de la Concesión, el tráfico anual registrado entre los años 14 y 16 de la misma alcanza los 13 millones de ejes cobrables o más, se iniciarán las obras de los Módulos A y B.
 - c) En caso ninguno de los supuestos previstos en los literales a) o b) precedentes hubiera ocurrido, la sociedad concesionaria deberá incrementar el monto de la carta fianza de "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras" a USD 9 millones, y deberá escoger una de las siguientes opciones:



- c.1) Realizar las obras correspondientes a la segunda etapa a más tardar al año 19 de la Concesión, en cuyo caso el plazo de concesión se ampliará a 32 años.
- c.2) No realizar las obras correspondientes a la segunda etapa, en cuyo caso se producirá la caducidad de la Concesión, y el Concedente recuperará la Concesión de forma anticipada al finalizar el año 19. En este caso, no será aplicable la indemnización establecida en la cláusula 14.12.
64. Finalmente, la tercera etapa se iniciará cuando el tráfico de la totalidad de unidades de peaje de la Concesión, durante 2 años consecutivos, sea de 23 millones de ejes cobrables o más, siempre que esto ocurra a más tardar 5 años antes de la culminación de la Concesión, considerando las ampliaciones de plazo concedidas para la ejecución de las obras de la segunda etapa.

Cuadro N° 11		
Descripción de las principales obras		
(En miles de USD)		
ETAPA	INVERSIÓN (sin IGV)	OBRA
<u>Preparatoria</u>		<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto 72,70 km Autopista existente tramo Puente Pucusana - Cerro Azul. * Puesta a punto entre las progresivas 94+400 y 148+995 (Pisco - Guadalupe).
Durante los dos primeros años contados desde la firma del contrato.	12 354,41	<ul style="list-style-type: none"> * Construcción de una calzada de la autopista entre las progresiva 0+000 y 1+000 y dos calzadas entre las progresivas 1+000 y 1+600. * Construcción del intercambio vial Cerro Azul. * Construcción de dos unidades de peaje por reubicación de Jahuay y Guadalupe.
<u>Primera</u>	58 711,89	<ul style="list-style-type: none"> * Puesta a punto Pampa Clarita - Chincha Alta. * Construcción de la primera calzada de la autopista entre el intercambio de Cerro Azul y Pampa Clarita. * Construcción de puentes sobre los ríos Cañete, Pisco, Río Chico y Matagente –los dos últimos ubicados en Chincha–, y sobre la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de tres Intercambios viales: en Chincha Alta, Pampa Clarita y San Andrés. * Construcción de seis pasos a desnivel: uno en Cochahuasi, tres en Chincha, uno en Chincha Alta y uno en Pisco. * Construcción de la primera calzada entre las progresivas 53+386 (intercambio Chincha Alta) y 94+400 (empalme nuevo trazo con la carretera actual que viene de Pisco).
Dentro de los dos años posteriores a la entrega de los predios.		
<u>Segunda</u>	45 456,61	Módulo A
Entre los años 12 y 16 según lo señalado en el anexo II del Contrato de Concesión.	41 222,80	<ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la primera calzada progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada variante PERÚ LNG. * Construcción de la segunda calzada de autopista entre Cerro Azul e intercambio Chincha Alta. * Construcción de un puente en el Río Cañete y dos puentes en la quebrada Topará.
		Módulo B
		<ul style="list-style-type: none"> * Construcción de la segunda calzada de autopista entre las progresivas 53+386 y 94+500, intercambio Chincha Alta y empalme nuevo trazo en Pisco. * Construcción de un puente sobre los ríos Pisco, Chico, y Matagente, y en la quebrada Tambo de Mora. * Construcción de los intercambios viales en Chincha Alta, San Andrés y Paracas.
Total Sin Incluir Etapa III	157 745,72	
<u>Tercera</u>		
Cuando el promedio de tráfico sea 23 millones de ejes cobrables, a más tardar 5 años antes de la culminación de la concesión.	34 345,59	<ul style="list-style-type: none"> * Construcción segunda calzada empalme nuevo trazo - Guadalupe, entre las progresivas 94+500 y 148+995.
Total incluyendo Etapa III	192 091,31	

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y estudios Económicos



IV.3 Pagos al estado

65. De acuerdo a la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, COVIPERÚ deberá pagar al Concedente, a través del Regulador, una retribución ascendente al:
- 1,00% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la fecha de culminación de obras de la primera etapa, o a más tardar a la finalización del año 4 de la Concesión; y,
 - 18,61% de sus ingresos mensuales por concepto de peaje, a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o a más tardar al inicio del quinto año de la Concesión y hasta la finalización del Contrato de Concesión.
66. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en el sexto párrafo de la cláusula 8.19 del Contrato de Concesión, el Concesionario desde la fecha de suscripción del Contrato hasta la fecha de entrega de la "Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras", deberá depositar directamente a un fideicomiso el 16,61% de los ingresos recaudados por concepto de peaje. Este fondo fideicometido tiene como finalidad garantizar que dichos recursos sean destinados a la correcta ejecución de obras de la Concesión.
67. Asimismo, el Concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:
- **Aporte por Regulación:** equivalente al 1% de los ingresos totales facturados por la empresa concesionaria, que incluye los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales, que sean prestados directamente por el Concesionario (artículo 14 de la Ley N° 26917).
 - **Pago por supervisión de obras:** destinado a pagar los honorarios y gastos derivados de la supervisión de obras. El monto que debe pagar el Concesionario no podrá ser superior al 2% de la inversión proyectada referencial de cada etapa⁹ y deberá ser depositado por el Concesionario en un fideicomiso constituido para tal fin.

IV.4 Adendas suscritas

68. Al cierre de 2012 se han firmado cinco adendas al Contrato de Concesión, tal como lo describe el Cuadro N° 12. La Primera Adenda modificó e incluyó las cláusulas 1.5; 6.20; 6.22; 8.14; los numerales 1,6 y 5 del anexo II; y la sección 2 del Anexo I. La Segunda Adenda estuvo avocada a la ejecución de las obras de la primera y segunda etapa, para lo cual se modificaron las cláusulas 5.2; 6.1 y los numerales 2 y 3 del Anexo II. La Tercera Adenda tuvo por objeto modificar las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión. Por otro lado, la Cuarta Adenda tuvo la finalidad de adelantar las obras de la segunda etapa, por lo que se modificaron las cláusulas 6.17, 9.10 y el Anexo II. Finalmente, la Quinta Adenda corresponde a la sustitución de obras de revegetación por la ejecución de otras, motivo por el cual se modificaron el Anexo I, II y VI del contrato de concesión.
69. El 28 de agosto de 2007, COVIPERÚ y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (firmaron la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión. Dicha adenda tuvo por objetivo reducir la incidencia de accidentes, para lo cual el Concesionario realizará obras destinadas a

⁹ El pago que efectivamente se hace por supervisión de obras es mayor, es decir, COVIPERÚ únicamente paga, como máximo, el 2% de la inversión referencial. Si el monto cobrado por la empresa supervisora es mayor, el diferencial lo abona el Regulador.



salvaguardar la integridad de los usuarios y de terceras personas. La ejecución de dichas obras implicó la modificación de las Cláusulas 1.5, 6.20, 6.22, 8.14, el numeral 6.1 de la Sección 2 del Anexo I, el literal e) del numeral 1 del Anexo II y la numeración del numeral 5 del Anexo II, a fin de poder enmarcarlas dentro de las definiciones de “Obras Nuevas” y “Obras Complementarias”. Asimismo, se incluyó el numeral 6 en el Anexo II.

70. El 8 de abril de 2009, el Concesionario y el Concedente firmaron la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión, las cuales modificaron las cláusulas 5.2, 6.1 y los numerales 2 y 3.1 del Anexo II. Dicha adenda tuvo por objeto establecer las condiciones por las cuales se llevó a cabo la modificación del cronograma contractual de obras. También actualizó plazos previstos en el Contrato de Concesión para la entrega de predios a la sociedad concesionaria, realizando el intercambio entre obras de la primera etapa y del Módulo A de la segunda etapa, adaptándolas a la disponibilidad de los terrenos adquiridos por el concedente. Se buscó, principalmente, que no varíe el monto total de las inversiones en cada una de las etapas mencionadas.
71. El 16 de marzo de 2010, COVIPERÚ y el MTC suscribieron la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión, con la finalidad de autorizar al Concedente la ejecución directa de las nuevas obras determinadas por el Concedente (previa opinión del OSITRAN), siempre y cuando exista mutuo acuerdo de las partes. Para esto, se modificaron las cláusulas 6.20, 6.21, 6.22 y 16.1 del Contrato de Concesión, las cuales indicaban anteriormente que la ejecución de las nuevas obras estarían a cargo de la empresa ganadora del procedimiento administrativo de selección convocado por el Concedente.
72. Dicha adenda señala que los costos de la ejecución de las obras nuevas y la elaboración de los estudios correspondientes pueden ser aplicados ya sea i) con cargo a la Retribución y/o ii) mediante compensación de las inversiones originalmente previstas para la reubicación de las unidades de peaje de Jahuay e Ica u otras obras previstas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Finalmente, el cumplimiento de las obras nuevas se garantizarán a través una garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de obras, de carácter solidario, irrevocable, incondicional y de realización automática a solicitud del MTC y equivaldrá al 10% del costo total de la nueva obra.
73. El 15 de junio de 2011, las partes suscribieron la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión con la finalidad de adelantar el inicio de la ejecución de las obras correspondientes a la Puesta a Punto de la calzada en el tramo Pampa Clarita e Intercambio Chincha Alta, además de la construcción de un puente de 35 metros lineales sobre la quebrada de Tambo de Mora, indicados en el Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras, estipulado en el Anexo II del Contrato de Concesión, por un monto ascendente a USD 10 millones. La garantía de fiel cumplimiento de estas obras está incluida en la carta fianza por Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras de Primera Etapa. Finalmente, la adenda incorpora el Régimen económico de adelanto de inversiones, en el cual se establece la evaluación financiera, el procedimiento para el descuento de la Retribución y el Monto de Incidencia Financiera producto del adelanto de inversiones. La forma de pago será mensual y del 17,61% de la retribución que se paga al Concedente, a excepción del último mes de liquidación.
74. El 13 de agosto de 2012, se suscribió la Adenda N° 5 al Contrato de Concesión por la cual se sustituyeron las obras de revegetación y su mantenimiento correspondiente a las progresivas km 0+00 al km 53+386, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas antes de la

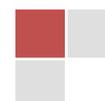


suscripción de la Adenda. Dicho reemplazo se realizaría a cambio de la construcción del intercambio vial Asia – Primera Etapa y la construcción del puente peatonal Asia – Módulo A de la Segunda Etapa y sus respectivos mantenimientos, otorgándosele al Concesionario seis meses para la culminación de las obras.

Cuadro N° 12				
Adendas al contrato de Concesión				
DOCUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	ACCIÓN	CLÁUSULA	DETALLE
Adenda 1	28/08/2007	Modificación	1,5	Modificación de la definición de Obras Complementarias.
		Modificación	6,2	Modificación de la definición de Obras Nuevas y sus consecuencias.
		Modificación	6,22	Modificación de la definición de Obras Nuevas y sus consecuencias.
		Modificación	8,14	Referente al peaje y la tarifa.
		Modificación	Anexo I - Sección 2	Referente a la conservación de Obras Nuevas.
		Modificación	Anexo II - numeral 1	Referente a la construcción de un puente peatonal, otras obras nuevas y su aprobación.
		Modificación	Anexo II - numeral 5	Referente al tratamiento de bermas.
Adenda 2	08/04/2009	Incorporación	Anexo II - numeral 6	Referente a la reubicación de las unidades de peaje.
		Modificación	Anexo II - numeral 2	Modifica la construcción de las obras de la Primera Etapa.
		Modificación	Anexo II - numeral 3	Modifica la construcción de las obras de la Tercera Etapa.
		Modificación	5,2	Referente a la toma de posesión de bienes (predios).
Adenda 3	16/03/2010	Modificación	6,1	Modificación del cronograma de ejecución de obras de la Primera Etapa.
		Modificación	6,2	<ul style="list-style-type: none"> Se adiciona la posibilidad que se pueda retribuir al Concesionario por Obras Nuevas mediante la compensación de las Obras Contempladas en el Anexo II del Contrato de Concesión. Se adiciona un procedimiento para la presentación del expediente técnico. Se establece un parámetro para la inversión a realizar por la empresa concesionaria ante la existencia de mutuo acuerdo entre las partes. Se establece una fecha tope para que el Concedente pueda solicitar Obras Nuevas. Se limitan las alternativas de compensación a la empresa concesionaria por las Obras Nuevas ejecutadas.
		Modificación	6,21	A falta de acuerdo entre las partes, se establecen expresamente los requisitos que debe cumplir quien realice las Obras Nuevas, en lo que respecta a condiciones técnicas, establecimiento de cartas fianza y su posible ejecución, así como la responsabilidad de la empresa concesionaria de realizar el mantenimiento a las Obras Nuevas.
		Modificación	6,22	Se estipula expresamente que las actividades de mantenimiento de las Obras Nuevas, sean estas ejecutadas por el Concesionario o por un tercero, serán realizadas por el Concesionario.
		Modificación	16,1	Incorporación de un cuarto supuesto que permita efectuar modificaciones al Contrato de Concesión.
Adenda 4	15/06/2011	Modificación	6,17	Referente a la aceptación de obras y su puestas en servicio una vez terminadas las Obras del sub tramo 4.
		Modificación	9,1	Referente a la garantía de ingresos por tráfico.
		Modificación	Anexo II - numeral 3	Referente al inicio de la construcción de las obras de la Segunda Etapa.
		Incorporación	Anexo IX	Referente al régimen económico del adelanto de inversiones. El adelanto de inversiones acordado en la adenda se llevará a cabo con cargo al 17,61% de los ingresos mensuales por concepto de la retribución al Concedente, excepto el último mes.
Adenda 5	13/08/2012	Incorporación	Anexo II - numeral 2 - literal i) Anexo II - numeral 3.1 - literal i) Anexo II - numeral 7 Anexo II - numeral 3 - literal e	Sustituir la Obra de Revegetación y su Mantenimiento, de las progresivas 0+000 al 53+386 km, con excepción de las obras de revegetación ejecutadas; por la Construcción del Intercambio vial Asia y la construcción del Puente Peatonal Asia, para lo cual se le otorga de 6 meses para su construcción.
		Modificación	Anexo VI - numeral 1	Referente a los términos de la Tabla que contiene los Valores Mínimos de Niveles de Servicio Global.
		Modificación	Apéndice 7 Anexo I	Referente a los términos de la Tabla que contiene los Valores Mínimos de Niveles de Servicio Global.

Fuente: Adendas 1, 2, 3, 4 y 5 al contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



IV.5 Servicios prestados

75. 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.
76. 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 (Total: 34 Sistemas SOS).
 - Servicio de auxilio médico las 24 horas.
 - 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.
77. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- Seguro contra accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
 - Servicio gratuito de internet para el usuario en la Estación de Peaje de Chilca.
 - Servicio de información al usuario mediante planos de ubicación, planos turísticos, y paneles electrónicos.
 - Servicio TELEPASS¹⁰ en el Peaje de Chilca.
 - Servicio de Vales Prepago¹¹.

IV.6 Hechos de importancia

78. En el 2013 se culminaron los trabajos de construcción del Intercambio y Puente Peatonal Asia. En septiembre del 2013 se efectuó la recepción final de las obras.
79. Remodelación y Mejoramiento de la Unidad de Peaje de Chilca, con una inversión aproximada de USD 1,2 Millones.
80. Asimismo, se inició la ejecución del Mantenimiento Periódico del Sub Tramo N° 6, con una extensión de 56,5 kilómetros (km 236+400 al 290+877).

¹⁰ El TELEPASS consiste en el cobro de peaje de manera electrónica, siendo su principal ventaja la de evitar detenerse en la vía de cobro para realizar el pago de peaje. Actualmente, este sistema funciona en la Estación de Peaje de Chilca (casetas 7 y 8), km. 66 de la Panamericana Sur, donde se realiza su venta y recarga. Para su funcionamiento, se coloca un dispositivo llamado *Sticker Tag*, el cual es instalado al interior del vehículo en la parte superior del parabrisas, con el propósito de que cuando éste se aproxime a la vía de cobro se pueda detectar y realizar el cobro de peaje automáticamente. Este servicio permite vincular más de un vehículo a una cuenta TELEPASS.

¹¹ Se está trabajando con este sistema desde el mes de mayo de 2010. Está dirigido al usuario intermedio, aquel que realiza actividades de transporte con vehículos pesados y flotas, y este sistema consiste en la presentación de un vale para poder realizar su pase por el peaje, evitando que tenga que cargar dinero en efectivo. La empresa o usuario interesado en este servicio, deberá llenar y enviar un formulario a COVIPERU, quien verificará la información y depósito del cliente para realizar la activación y entrega de los vales.



V. Tráfico de vehículos

81. En conjunto, las cuatro concesiones cuentan con 15 puntos de peaje¹² distribuidos de la siguiente forma:

Cuadro N° 13 Estaciones de peaje por Concesión				
Concesionario	Concesión	Km. de la Concesión	Estación de peaje	Ubicación
COVISOL	Trujillo-Sullana	474,99	Sullana	Km. 1018
			Cruce Bayovar	Km. 983
			Morrope	Km. 820
			Papanguilla	Km. 724
			Chicama	Km. 602
AUNOR	Red vial N° 4	356,21	Virú	Km. 520
			Vesique	Km. 415
			Huarmey	Km. 280
			Fortaleza	Km. 220
NORVIAL	Red vial N° 5	182,66	Paraiso	Km. 138
			El Serpentin	Km. 48
			La Variante	Km. 47
COVIPERU	Red Vial N° 6	221,7	Chilca	Km. 66
			Jahuay	Km. 187
			Ica	Km. 275

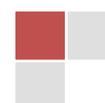
Nota: La Concesión de COVIPERU se encuentra en la carretera panamericana sur.

Fuente: Los Concesionarios.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

82. Como se puede apreciar en el cuadro anterior, la concesión Trujillo-Sullana es la que tiene la mayor extensión con 474 km. y 5 puntos de peaje, lo que en promedio representa un punto de peaje cada 95 km, seguida por AUNOR con 356 km. y cuatro puntos de peaje, lo que equivale a un punto de peaje cada 89 km. De otro lado, NORVIAL cuenta con un punto de peaje cada 91 km y COVIPERU que cuenta con 221 km. de concesión y tres puntos de peaje con un promedio de 73 km. por cada uno.
83. Para el año 2013, el total de vehículos que fueron contabilizados por las unidades de peaje de las concesiones ascendió a 32 millones de vehículos entre vehículos ligeros y pesados, lo que representó un incremento del 5,6% en relación al año 2012, como se puede apreciar en el Cuadro N° 14.

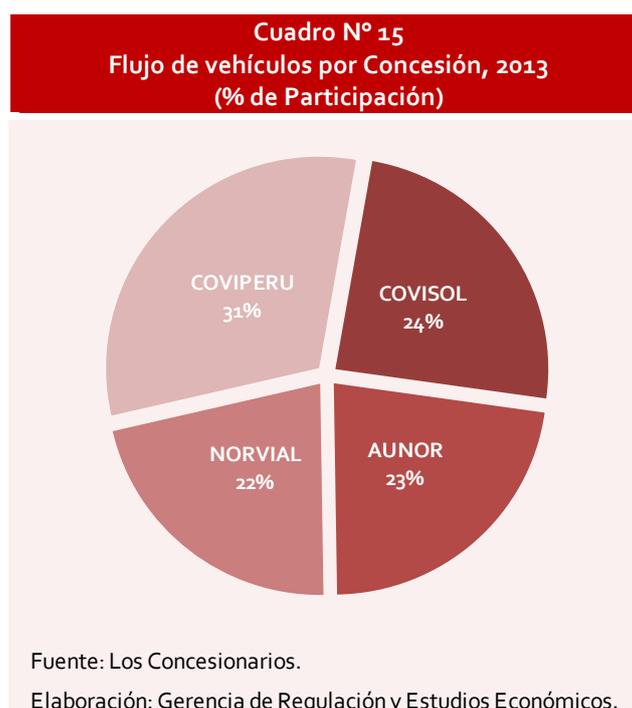
¹² En el caso de Norvial existen dos puntos de peaje al ingreso a la zona de Pasamayo, uno para los automóviles particulares que circulan por la variante de Pasamayo (km. 47) y otra para las que circulan por el "Serpentin" de Pasamayo (km.48).



Cuadro N° 14 Flujo de vehículos por Concesión, 2012-2013				
CONCESIÓN	RED VIAL	2012	2013	VAR.%
COVISOL	Autopista del Sol	7 433 988	7 835 843	5,4%
Autopista del Norte	Red vial N° 4	6 983 346	7 223 104	3,4%
NORVIAL	Red vial N° 5	6 514 257	6 935 896	6,5%
COVIPERU	Red Vial N° 6	9 419 301	10 063 009	6,8%
TOTAL		30 350 892	32 057 852	5,6%

Fuente: Los Concesionarios.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

84. Como se aprecia en el Cuadro N° 14, COVIPERU (Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica) tuvo para el año 2013 (al igual que el año 2012) el mayor flujo de vehículos con 10,1 millones de vehículos, un 6,8% más que el año anterior, seguido por COVISOL con 7,8 millones de vehículos (5,4% mayor al año 2012).
85. En lo que respecta a la participación de cada concesión en el total del flujo de vehículos, la red vial N° 6 tiene la mayor participación con 10,06 millones de vehículos, lo que significó un 31% del total de vehículos registrados.



86. Considerando la evolución del flujo de vehículos por cada punto de peaje, el peaje de Chilca (km. 66 de la carretera Panamericana sur) de COVIPERU tuvo el mayor flujo con 5,31 millones de vehículos, lo que representó un crecimiento del 5,3% con respecto al año 2012.
87. En el caso de la carretera Panamericana norte, los peajes del serpentín y la variante de Pasamayo (km. 47 y 48, respectivamente) registran, en conjunto, el mayor flujo vehicular con 4,26 millones de vehículos registrados en el 2013, un 6,3% de crecimiento respecto al año 2012.

88. Con relación a COVISOL, de las cinco estaciones de peaje con los que cuenta la concesión, el de mayor flujo de vehículos se dio en la estación de Chicama (km. 602) con 2,6 millones de vehículos, lo cual representó un incremento del 2,5% respecto al año anterior. El peaje de Chicama se encuentra 50 km. al norte de la ciudad de Trujillo, lo que explica este mayor flujo vehicular.
89. Asimismo, en segundo lugar se encuentra la estación de peaje de Sullana (km. 1 083) con 2,3 millones de vehículos (8,1% mayor a lo registrado en el año anterior). El flujo de vehicular se justifica al considerar la cercanía de dicha estación con la ciudad de Piura.
90. En el caso de AUNOR, el mayor flujo de vehículos se da en las unidades de peaje de Vesique (km. 415) y Virú (km. 520) con 2,44 y 1,94 millones de vehículos, respectivamente, lo que representó un crecimiento de 2,9% y 2,7% con respecto al año 2012. El flujo en ambas estaciones de peaje se explica por su cercanía a las ciudades de Chimbote y Trujillo, respectivamente.

Cuadro N° 16							
Flujo de vehículos por Concesión y Estación de peaje, 2012-2013							
Concesionario	Concesión	Km. de la Concesión	Estación de peaje	Ubicación	2012	2013	Var %
COVISOL	Trujillo-Sullana	474,99	Sullana	Km. 1018	2 162 304	2 338 279	8,1%
			Cruce Bayovar	Km. 983	616 798	672 542	9,0%
			Morrope	Km. 820	680 798	732 820	7,6%
			Pacanguilla	Km. 724	1 417 716	1 473 116	3,9%
			Chicama	Km. 602	2 556 372	2 619 086	2,5%
AUNOR	Red vial N° 4	356,21	Virú	Km. 520	1 893 328	1 943 952	2,7%
			Vesique	Km. 415	2 369 824	2 437 870	2,9%
			Huarmey	Km. 280	1 324 106	1 396 056	5,4%
			Fortaleza	Km. 220	1 396 088	1 445 226	3,5%
NORVIAL	Red vial N° 5	182,66	Paraiso	Km. 138	2 505 913	2 673 376	6,7%
			El Serpentin	Km. 48	4 008 344	4 262 520	6,3%
			La Variante	Km. 47			
COVIPERU	Red Vial N° 6	221,7	Chilca	Km. 66	5 042 726	5 309 444	5,3%
			Jahuay	Km. 187	2 415 084	2 616 682	8,3%
			Ica	Km. 275	1 961 491	2 136 883	8,9%
TOTAL					30 350 892	32 057 852	5,6%

Nota: La Concesión de COVIPERU se encuentra en la carretera panamericana sur.
 Fuente: Los Concesionarios.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

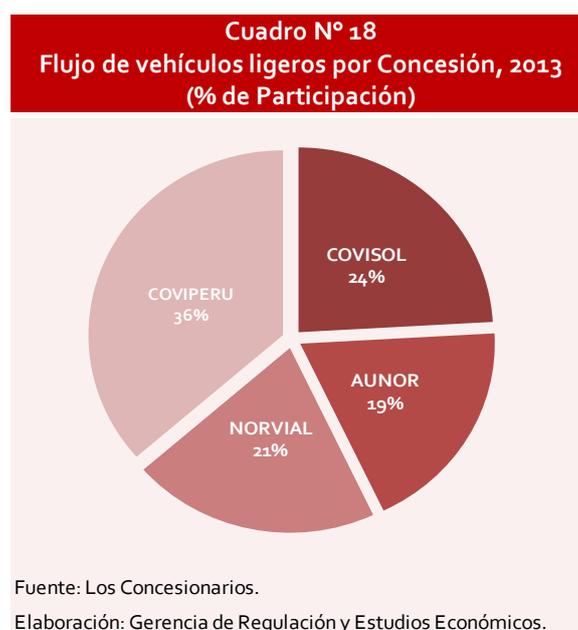
V.1 Tráfico de vehículos ligeros

91. El total de vehículos ligeros que fueron contabilizados durante el año 2013 por los peajes de las carreteras concesionadas ascendió a 15,3 millones, lo que representó un incremento del 7,9% en relación al año 2012.

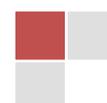
Cuadro N° 17 Tráfico de vehículos ligeros, 2012-2013				
CONCESIÓN	RED VIAL	2012	2013	VAR.%
COVISOL	Autopista del Sol	3 429 464	3 691 887	7,7%
Autopista del Norte	Red vial N° 4	2 707 892	2 885 021	6,5%
NORVIAL	Red vial N° 5	2 867 278	3 155 142	10,0%
COVIPERU	Red Vial N° 6	5 192 413	5 579 802	7,5%
TOTAL		14 197 047	15 311 852	7,9%

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

92. En lo que respecta a la participación de cada concesión en el total del flujo de vehículos ligeros en el año 2013, la red vial N° 6 tiene la mayor participación con 5,58 millones de vehículos, lo que significó un 36% del total, seguida por COVISOL con el 24% de, lo que equivale a 3,7 millones de vehículos.
93. En el Cuadro N° 18 se muestra la participación de vehículos ligeros registrados en cada concesión.



94. Considerando la evolución del flujo de vehículos por cada estación de peaje, el peaje de Chilca (km. 66 de la carretera Panamericana Sur) de COVIPERU tuvo el mayor flujo con 3,47 millones de vehículos, lo que representó un crecimiento del 5,1% con respecto al año 2012. Ello se observa en el Cuadro N° 19.
95. En el caso de la carretera Panamericana Norte, las estaciones de peaje de serpentín y la variante de Pasamayo (km. 47 y 48), pertenecientes a NORVIAL, registran, en conjunto, el mayor flujo vehicular con 2,12 millones de vehículos registrados en el año 2013, esto es, un 9,8% mayor al año 2012.



Cuadro N° 19							
Vehículos ligeros por Estación de peaje, 2012-2013							
Concesionario	Concesión	Km. de la Concesión	Estación de peaje	Ubicación	Vehículos ligeros		Var %
					2012	2013	
COVISOL	Trujillo-Sullana	474,99	Sullana	Km. 1018	1 326 526	1 447 153	9,1%
			Cruce Bayovar	Km. 983	178 488	203 280	13,9%
			Morrope	Km. 820	220 234	252 448	14,6%
			Pacanguilla	Km. 724	558 172	595 284	6,6%
			Chicama	Km. 602	1 146 044	1 193 722	4,2%
AUNOR	Red vial N° 4	356,21	Virú	Km. 520	701 062	745 270	6,3%
			Vesique	Km. 415	1 197 516	1 264 958	5,6%
			Huarmey	Km. 280	388 798	432 513	11,2%
			Fortaleza	Km. 220	420 516	442 280	5,2%
NORVIAL	Red vial N° 5	182,66	Paraiso	Km. 138	934 236	1 032 411	10,5%
			El Serpentin	Km. 48	1 933 042	2 122 731	9,8%
			La Variante	Km. 47			
COVIPERU*	Red Vial N° 6	221,7	Chilca	Km. 66	3 296 362	3 465 776	5,1%
			Jahuay	Km. 187	1 030 082	1 140 842	10,8%
			Ica	Km. 275	865 969	973 184	12,4%
TOTAL					14 197 047	15 311 852	7,9%

Nota: La Concesión de COVIPERU se encuentra en la carretera panamericana sur.
Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

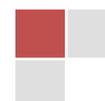
96. En el caso de COVISOL, de las cinco estaciones de peaje con las que cuenta la concesión, el mayor flujo de vehículos se dio en la estación de peaje de Sullana (km. 1 083) con 1,45 millones de unidades lo que representó un incremento del 9,1% respecto al año anterior. Le sigue en importancia la estación de peaje de Chicama con 1,2 millones de vehículos (4,2% de crecimiento respecto al año anterior).
97. En el caso de AUNOR, el mayor flujo de vehículos ligeros se da en las estaciones de peaje de Vesique (km. 415) y Virú (km. 520) con 1,2 y 0,7 millones de vehículos, lo que representó un crecimiento de 5,6% y 6,3%, respectivamente, con respecto al año 2012.

V.2 Tráfico de vehículos pesados

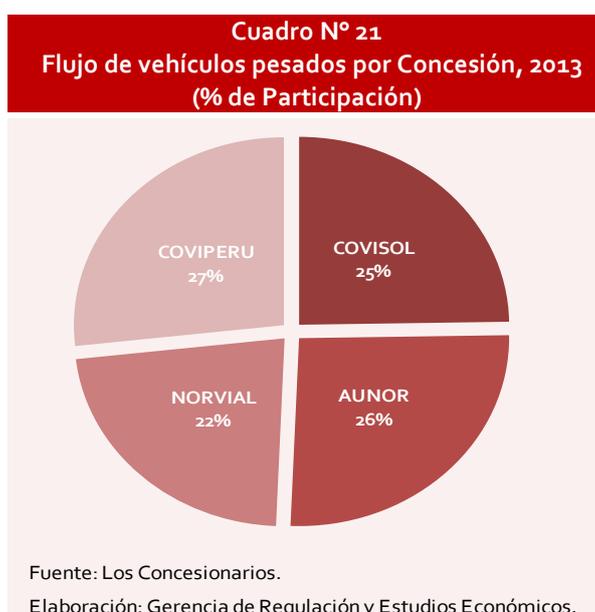
98. El total de vehículos pesados (2 ejes a más) que fueron contabilizados durante el año 2013 por los peajes de la costa ascendió a 16,7 millones de vehículos, lo que representó un incremento del 3,7% en relación al año 2012.

Cuadro N° 20				
Vehículos pesados por estación de peaje, 2012-2013				
CONCESIÓN	RED VIAL	2012	2013	VAR.%
COVISOL	Autopista del Sol	4 004 524	4 143 956	3,5%
Autopista del Norte	Red vial N° 4	4 275 454	4 338 083	1,5%
NORVIAL	Red vial N° 5	3 646 979	3 780 754	3,7%
COVIPERU	Red Vial N° 6	4 226 888	4 483 207	6,1%
TOTAL		16 153 845	16 746 000	3,7%

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



99. En lo que respecta a la participación de cada Concesión en el total del flujo de vehículos pesados en el año 2013, la red vial N° 6 tiene la mayor participación con 4,48 millones de vehículos, lo que significó un 27% del total de vehículos registrados, seguida por AUNOR con el 26% de vehículos pesados registrados.
100. En el Cuadro N° 21 siguiente se muestra la distribución porcentual de vehículos pesados por concesión.

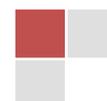


101. Considerando el flujo de vehículos pesados por estación de peaje, en el Cuadro N° 22 se muestra dicha variación porcentual anual por cada Concesión, entre el año 2012 y 2013.

Cuadro N° 22
Vehículos pesados por estación de peaje

Concesionario	Concesión	Km. de la Concesión	Estación de peaje	Ubicación	Vehículos pesados		Var %
					2012	2013	
COVISOL	Trujillo-Sullana	474,99	Sullana	Km. 1018	835 778	891 126	6,6%
			Cruce Bayovar	Km. 983	438 310	469 262	7,1%
			Morrope	Km. 820	460 564	480 372	4,3%
			Pacanguilla	Km. 724	859 544	877 832	2,1%
			Chicama	Km. 602	1 410 328	1 425 364	1,1%
AUNOR	Red vial N° 4	356,21	Virú	Km. 520	1 192 266	1 198 682	0,5%
			Vesique	Km. 415	1 172 308	1 172 912	0,1%
			Huarmey	Km. 280	935 308	963 543	3,0%
			Fortaleza	Km. 220	975 572	1 002 946	2,8%
NORVIAL	Red vial N° 5	182,66	Paraiso	Km. 138	1 571 677	1 640 965	4,4%
			El Serpentin	Km. 48	2 075 302	2 139 789	3,1%
			La Variante	Km. 47			
COVIPERU	Red Vial N° 6	221,7	Chilca	Km. 66	1 746 364	1 843 668	5,6%
			Jahuay	Km. 187	1 385 002	1 475 840	6,6%
			Ica	Km. 275	1 095 522	1 163 699	6,2%
TOTAL					16 153 845	16 746 000	3,7%

Nota: La Concesión de COVIPERU se encuentra en la carretera panamericana sur.
Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



102. Considerando la evolución del flujo de vehículos por cada punto de peaje, los peajes del serpentín y la variante de Pasamayo (km. 47 y 48) registraron el mayor flujo vehicular con 2,14 millones de unidades en el año 2013, lo que representó un 3,1% de crecimiento respecto al año 2012.
103. En el caso de la carretera Panamericana Sur, el peaje de Chilca (altura del km. 66) de COVIPERU tuvo el mayor flujo con 1,84 millones de vehículos, lo que representó un crecimiento del 5,6% con respecto al año 2012.
104. De los cinco peajes con los que cuenta COVISOL, el de mayor flujo de vehículos se dio en la estación de peaje de Chicama (km. 602) con 1,42 millones, lo que representó un incremento del 1,1% respecto al año anterior. En segundo lugar se encuentra la estación de peaje de Sullana con 0,89 millones de vehículos (6,6% de crecimiento respecto al año anterior).
105. En el caso de AUNOR, el mayor flujo de vehículos pesados se dio en la estación de peaje de Virú (km. 520) y Vesique (km. 415) con 1,19 y 1,17 millones de vehículos, lo que implicó un crecimiento de 0,5% y 0,1% con respecto al año 2012.

V.2.1. Por tipo de vehículo pesado

106. Considerando el tipo de vehículo pesado, la mayor cantidad de vehículos que circularon por correspondieron a vehículos de 6 ejes, con 5,2 millones de vehículos (31%), vehículos principalmente de carga pesada, seguidos por vehículos de 2 ejes con 4,9 millones de vehículos (29%) y 3 ejes con 4,2 millones de vehículos (25%) que se dividen principalmente entre carga y pasajeros.
107. En el Cuadro N° 23 se muestra la distribución de vehículos pesados en función al número de ejes.

Cuadro N° 23 Vehículos pesados – 2013 (En miles de unidades y % de Participación)		
Ejes	Vehículos	% Part.
2 ejes	4 929	29,4%
3 ejes	4 177	24,9%
4 ejes	1 185	7,1%
5 ejes	1 236	7,4%
6 ejes	5 165	30,8%
7 ejes a más	54	0,3%
TOTAL	16 746	100,0%

Fuente: Los Concesionarios.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

108. Con relación a la variación del número de vehículos pesados entre los años 2012 y 2013, en términos porcentuales los vehículos de 7 ejes a más presentaron la mayor tasa de crecimiento con un 16,0%, pasando de 47 mil a 54 mil vehículos. Por otro lado, en términos de números de vehículos, el mayor crecimiento se presentó en los vehículos de 6 ejes, los cuales se incrementaron en 261 mil vehículos, lo que representó un crecimiento de 5,3% con respecto al año 2012. En contraste, para el caso de los vehículos de 5 ejes se observa una reducción de 3,1%.

Cuadro N° 24			
Distribución de Vehículos Pesados, 2012-2013			
(En miles de unidades)			
Ejes	2 012	2 013	Var %
2 ejes	4 743	4 929	3,9%
3 ejes	4 045	4 177	3,3%
4 ejes	1 140	1 185	4,0%
5 ejes	1 276	1 236	-3,1%
6 ejes	4 904	5 165	5,3%
7 ejes a más	47	54	16,0%
TOTAL	16 154	16 746	3,7%

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

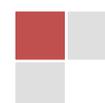
109. Considerando el tipo de vehículo pesado por Concesión, durante el año 2013 COVIPERU presentó la mayor cantidad de vehículos registrados en sus estaciones de peaje con 4,48 millones de vehículos, de los cuales el mayor tráfico se presentó en los de 6 ejes con 1,38 millones de vehículos (31% del total), de 2 ejes con 1,30 millones (29% del total) y 3 ejes con 1,14 millones (26% del total).
110. El segundo mayor flujo de vehículos pesados se dio en la concesión de Autopista del Norte (AUNOR) con 4,34 millones de vehículos de los cuales la mayor cantidad de vehículos fueron de 6 ejes con 1,4 millones de vehículos (32% del total), de 3 ejes con 1,2 millones (28% del total). En el Cuadro N° 25 se muestra la distribución de vehículos pesados por concesión.

Cuadro N° 25							
Distribución de vehículos pesados por Concesión, 2013							
(En miles de unidades)							
CONCESIÓN	2 ejes	3 ejes	4 ejes	5 ejes	6 ejes	7 ejes a más	TOTAL
COVISOL	1 391	1 011	277	247	1 208	10	4 144
Autopista del Norte	982	1 212	402	321	1 407	15	4 338
NORVIAL	1 264	810	277	250	1 171	9	3 781
COVIPERU	1 292	1 145	229	418	1 379	20	4 483
TOTAL	4 929	4 177	1 185	1 236	5 165	54	16 746

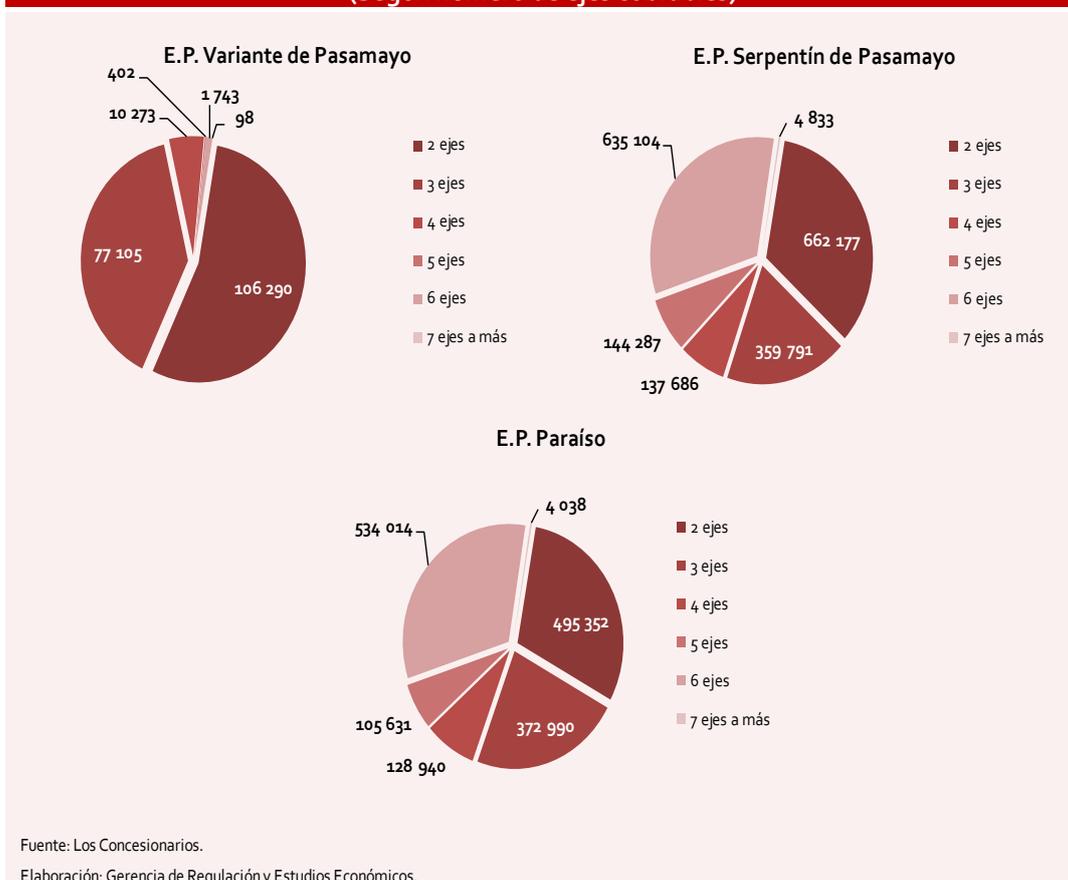
Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

V.2.2. Vehículos pesados por estación de peaje

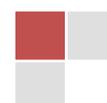
111. Considerando los principales puntos de peaje en las cuatro Concesiones, durante el año 2013, el mayor flujo de vehículos pesados se dio en el Serpentin de Pasamayo (NORVIAL) con 1,93 millones de vehículos.
112. De este total, 662 mil vehículos (34%) son de 2 ejes, que pueden dividirse entre vehículos de pasajeros y carga; 635 mil vehículos (33%) son vehículos de 6 ejes; principalmente de carga y 360 mil (19%) son vehículos de 3 ejes.
113. En el Cuadro N° 26 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión agrupándolos según el número de ejes.



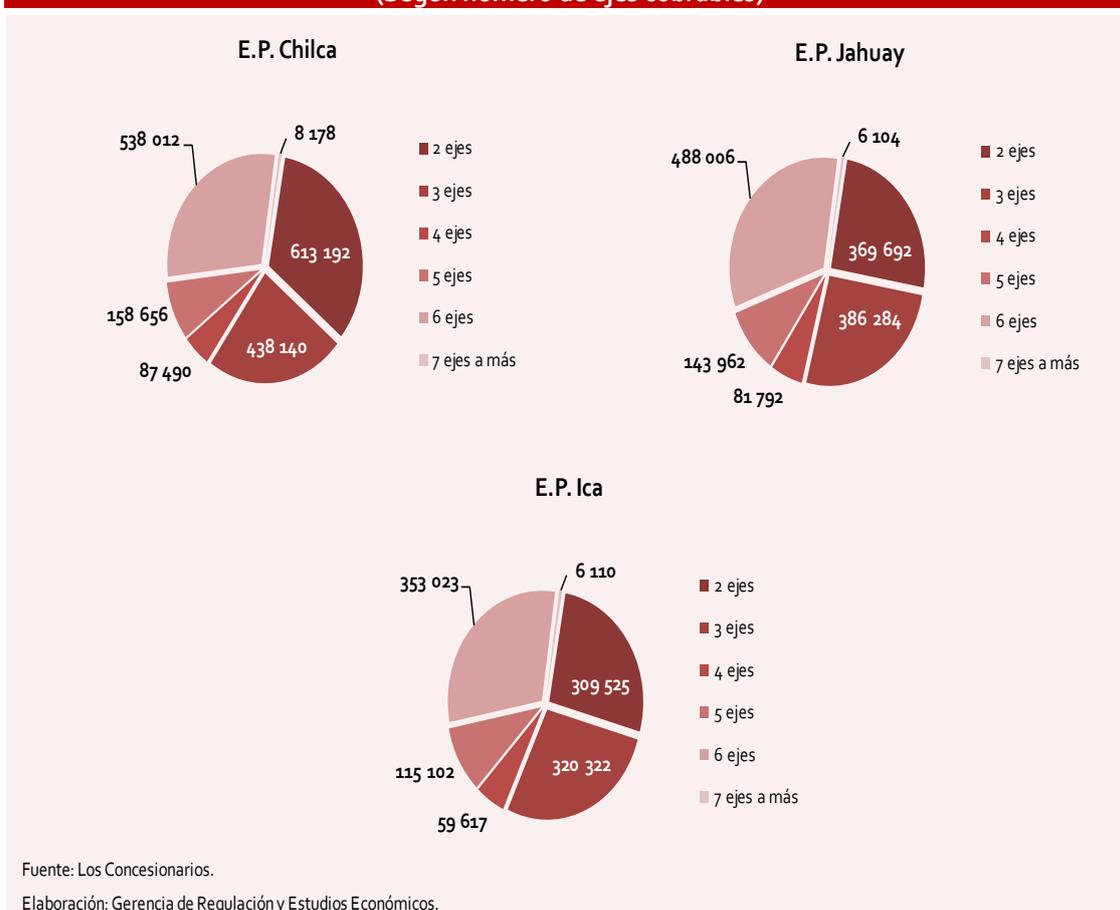
Cuadro N° 26
NORVIAL – Vehículos pesados por estación de peaje, 2013
 (Según número de ejes cobrables)



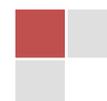
114. En el caso de COVIPERU (Red vial N° 6), el mayor flujo de vehículos se dio en el peaje de Chilca con 1,84 millones de vehículos pesados.
115. De este total, 613 mil vehículos (33%) son vehículos de 2 ejes, 538 mil (29%) son vehículos de 6 ejes y 438 mil (24%) son vehículos de 3 ejes.
116. En el Cuadro N° 27 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión agrupándolos por su número de ejes.

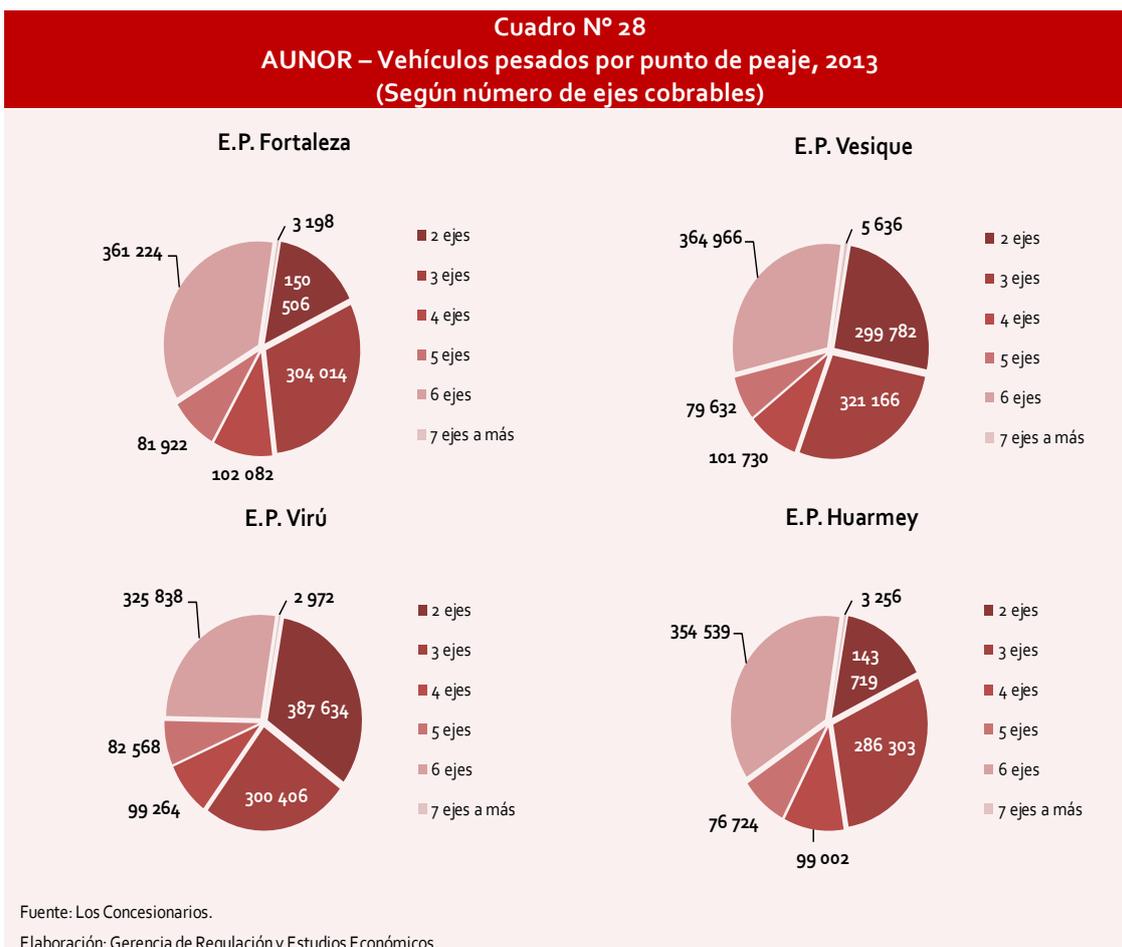


Cuadro N° 27
COVIPERU – Vehículos pesados por punto de peaje, 2013
(Según número de ejes cobrables)

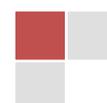


117. De otro lado, en la Concesión de Autopista del Sol (AUNOR), el mayor flujo de vehículos pesados se dio en el peaje de Virú con 1,2 millones de vehículos pesados.
118. De este total, 388 mil vehículos (32%) fueron de 2 ejes, 326 mil vehículos fueron de 6 ejes (27%) y 300 mil vehículos (25%) de 3 ejes.
119. En el Cuadro N° 28 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión, agrupándolos por su número de ejes.

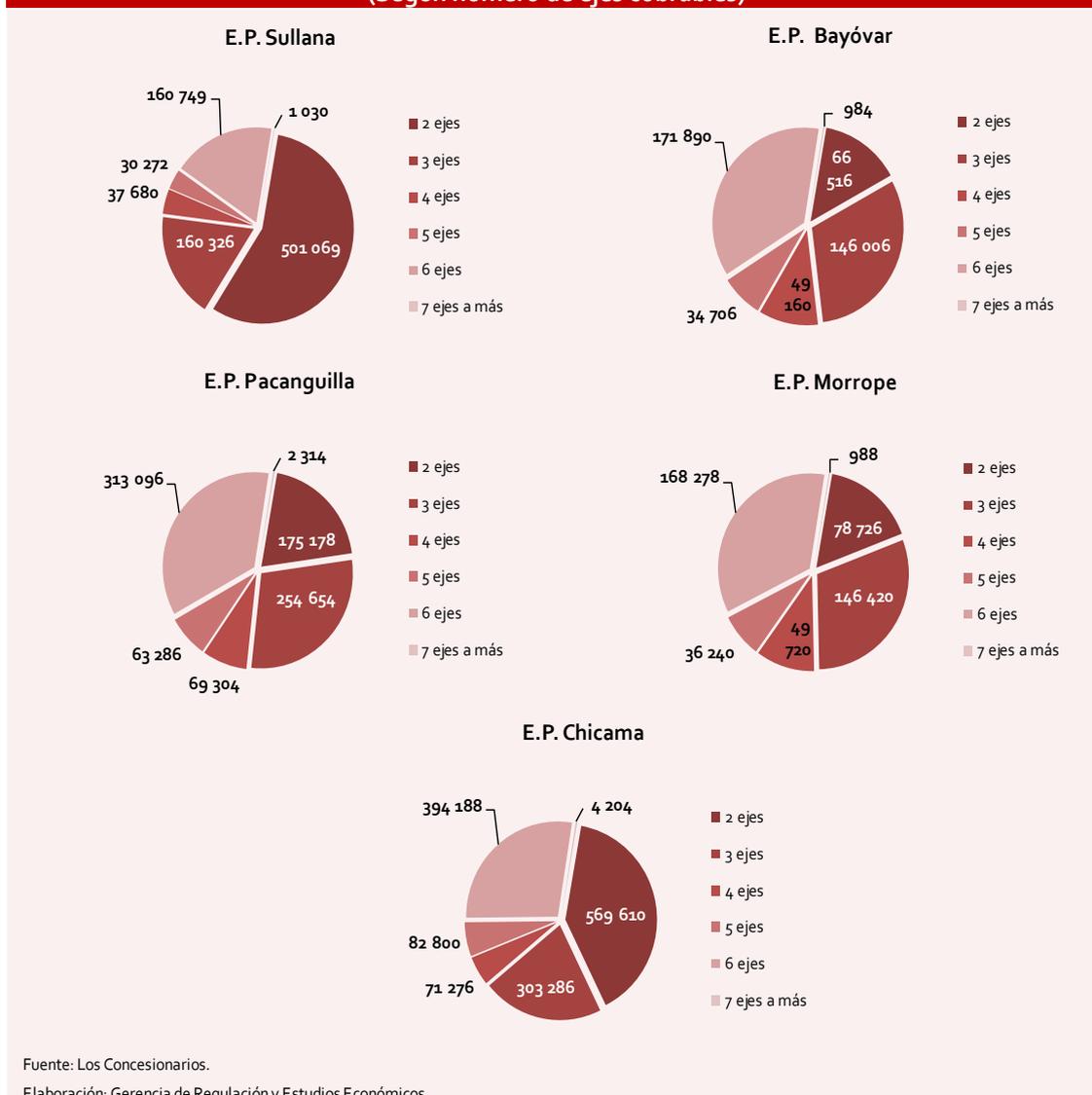




120. Finalmente, en el tramo Trujillo-Sullana, el mayor flujo de vehículos pesados se dio en el peaje de Chicama con 1,4 millones de vehículos pesados.
121. De este total, 570 mil vehículos (40%) fueron vehículos de 2 ejes, 394 mil vehículos (28%) fueron de 6 ejes y 303 mil vehículos (21%) vehículos de 3 ejes.
122. En el Cuadro N° 29 se muestra la distribución de vehículos contabilizados en cada estación de peaje de la concesión agrupándolos por su número de ejes.



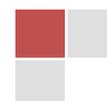
Cuadro N° 29
COVISOL – Vehículos pesados por punto de peaje, 2013
(Según número de ejes cobrables)

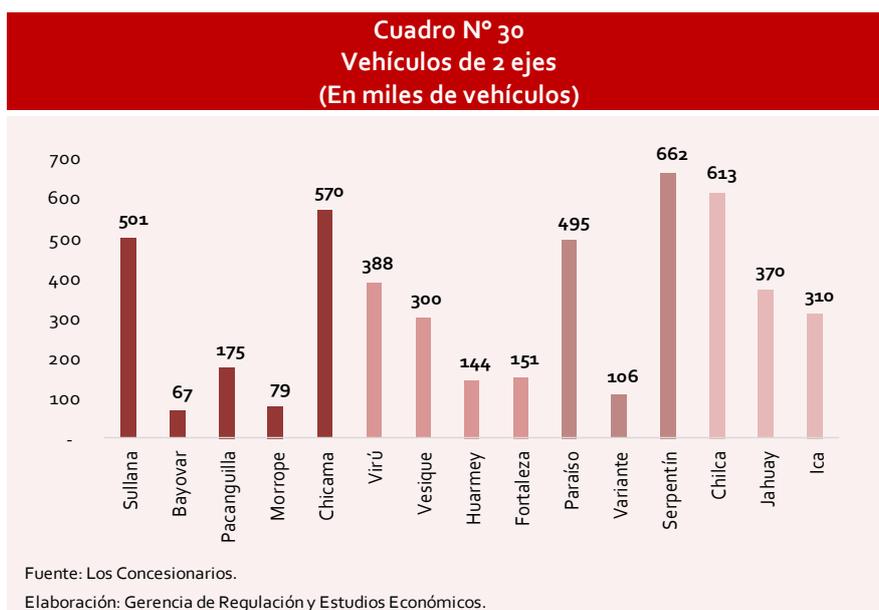


V.2.3. Flujo de vehículos pesados por tipo de eje

a. Vehículos de 2 ejes

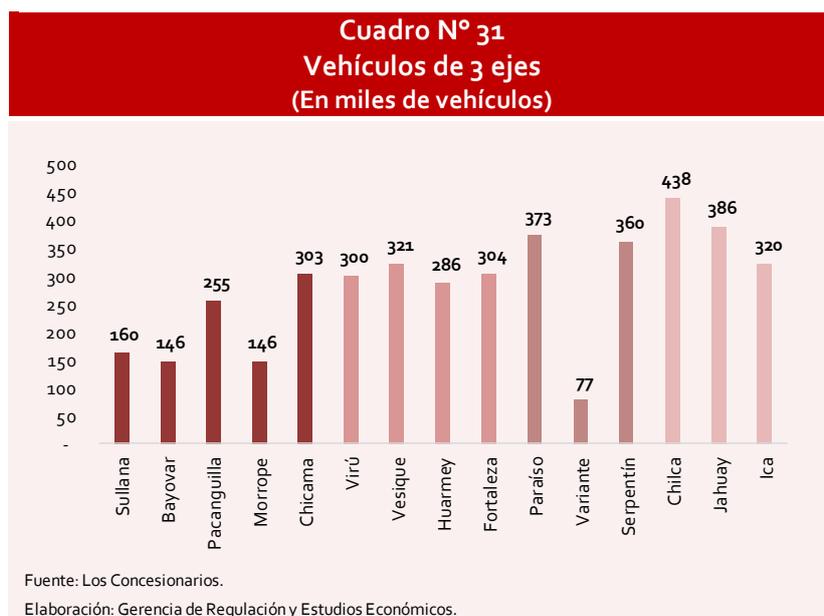
123. Considerando el flujo de vehículos pesados a lo largo de las cuatro Concesiones, se observa que, en el caso de los vehículos de 2 ejes, la mayor cantidad de vehículos contabilizados se encuentra al inicio y al final de la concesión (y cercanos a una ciudad principal), siendo menor su número en los controles de peaje intermedio, lo que indicaría que muchos de estos vehículos se movilizan a nivel regional (carga y pasajeros).
124. Como se observa en el Cuadro N° 30, el mayor flujo de vehículos se da entre NORVIAL y COVIPERU al estar dichas Concesiones ubicadas al norte y al sur de la ciudad de Lima; el segundo gran grupo de vehículos se da en los peajes de Chicama (COVISOL) y Virú (AUNOR), entre los cuales se encuentra la ciudad de Trujillo; el peaje de Sullana (COVISOL) presenta también una gran cantidad de vehículos dada su cercanía con la ciudad de Piura.





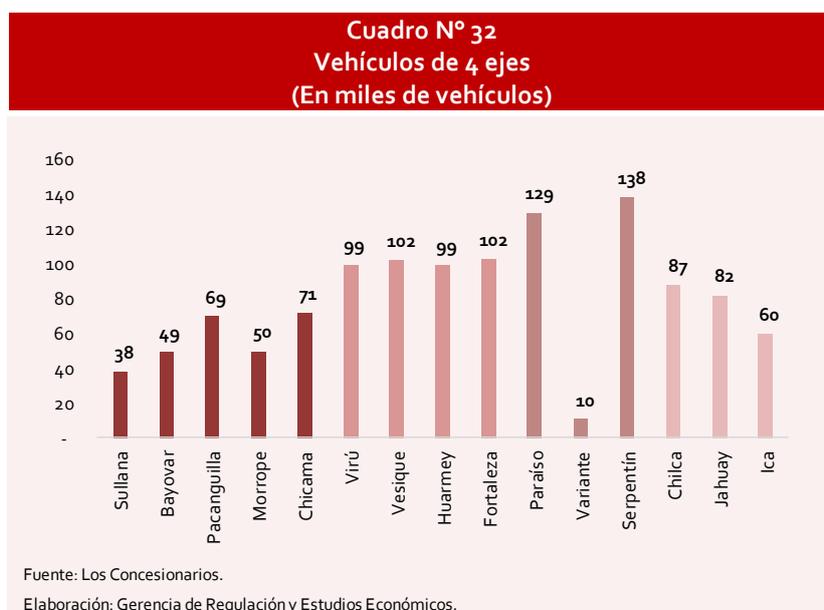
b. Vehículos de 3 ejes

125. Con respecto a los vehículos de 3 ejes, se observa que a lo largo de las cuatro Concesiones se distribuyen de forma más homogénea, salvo en el caso de la estación de peaje de Variante de Pasamayo (NORVIAL), por ser principalmente de uso de vehículos ligeros.
126. La mayor cantidad de vehículos de 3 ejes en las cuatros concesiones se observó en el peaje de Chilca (COVIPERU) con 438 mil vehículos, seguida por la estación de Jahuay (COVIPERU) con 386 mil vehículos en el 2013.
127. En el Cuadro N° 31 se puede observar el flujo de vehículos de 3 ejes por punto de peaje y Concesión.



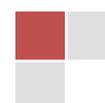
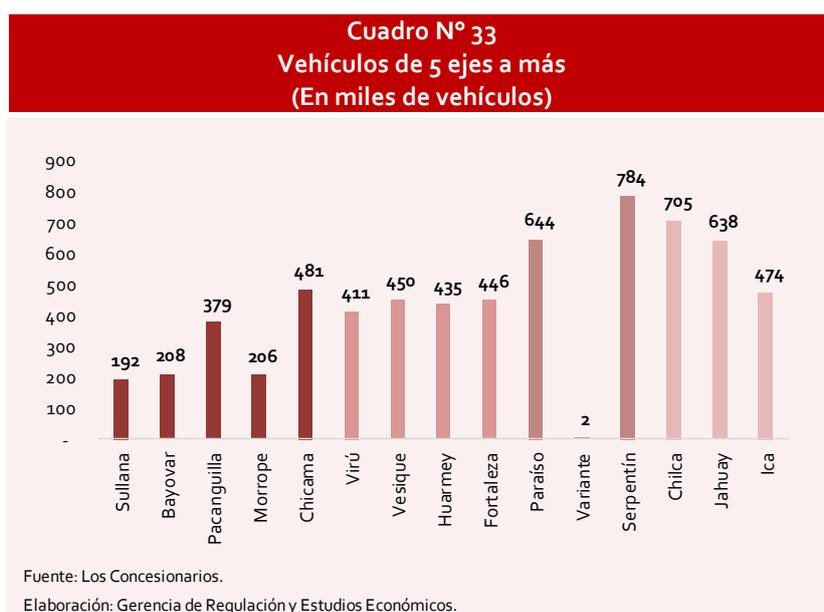
c. Vehículos de 4 ejes

128. En el caso de vehículos de 4 ejes, se puede observar, en comparación con el caso anterior, que existe un mayor flujo de vehículos entre las Concesiones de NORVIAL y AUNOR, que una las ciudades de Lima, Chimbote y Trujillo en la costa y la ciudad de Huaraz en la sierra. De forma similar, el menor flujo de vehículos se da en entre las ciudades de Chiclayo y Piura y una menor cantidad tanto en la vía Trujillo-Sullana como en la red vial N° 6.



d. Vehículos de 5 ejes a más

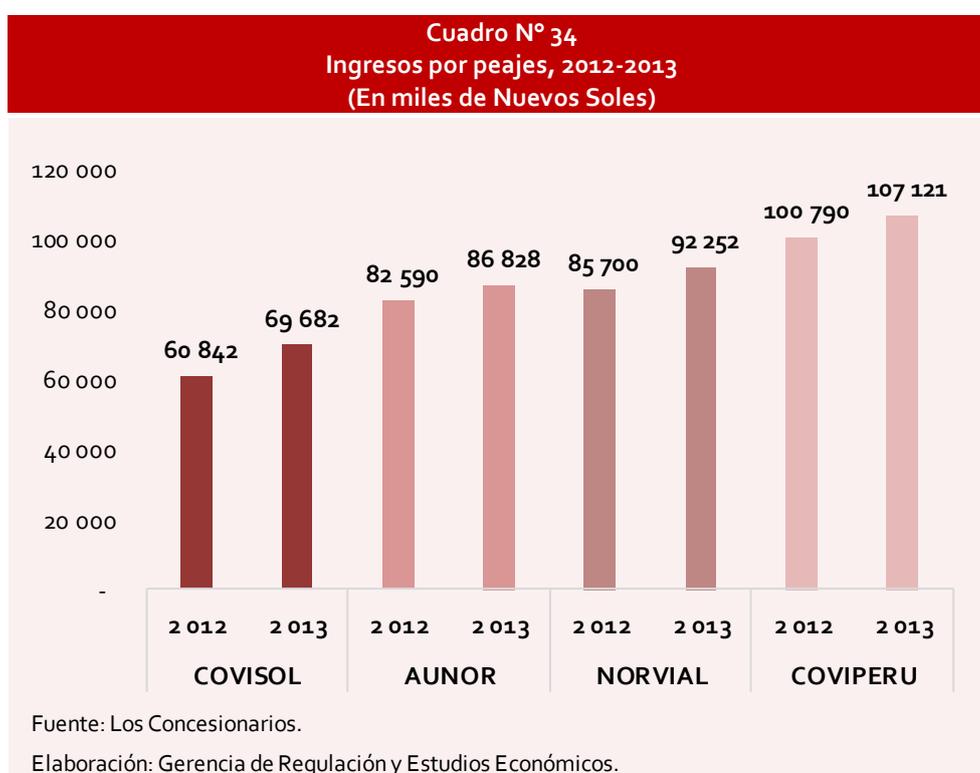
129. Con relación a los vehículos de 5 ejes a más, los cuales tienen una participación del 38% de total de vehículos pesados de la red, el mayor flujo de vehículos se presentó entre la red vial N° 5 y la red vial N° 6 (ver Cuadro N° 33).



VI. Resultados financieros

VI.1 Ingresos por peaje

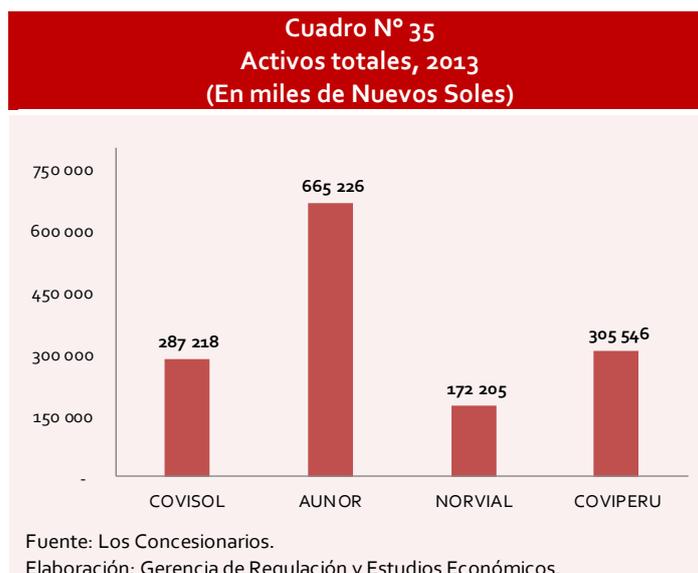
130. La recaudación anual por concepto de peaje se viene incrementando sostenidamente desde el inicio de la concesiones. En el 2013 la suma total recaudada por concepto de peaje alcanzó los S/. 355,8 millones, un 7,9% mayor a lo recaudado en el año 2012, que ascendió a S/. 329,9 millones.
131. A nivel de Concesión, la mayor recaudación se dio en COVIPERU con S/. 107 millones, seguida de NORVIAL con S/. 92 millones, AUNOR con S/ 86 millones y COVIPERU con S/. 69 millones de soles.



VI.2 Balance General

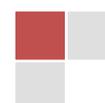
VI.2.1. Activos

132. Como se puede observar, considerando el nivel de activos, AUNOR tiene el mayor monto de activos considerando las cuatro Concesiones, con S/. 666 millones, seguido de COVIPERU con S/. 305 millones. En el siguiente gráfico se muestra los valores de activos totales de las Concesiones.



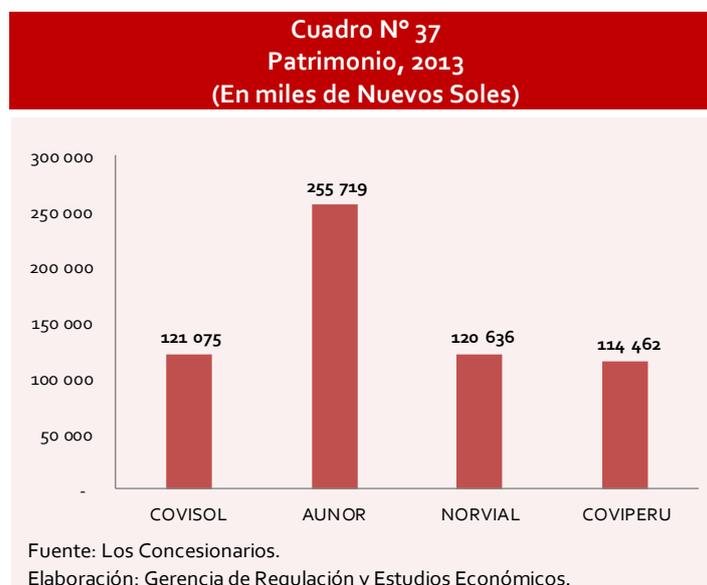
VI.2.2. Pasivos

133. AUNOR, para el año 2013, presenta el mayor monto de pasivos en comparación con el resto de concesiones, al haber tomado el año 2010 un préstamo por USD 150 millones con el Banco de Crédito del Perú, Corporación Andina de Fomento y *Credit Agricole Corporate & Investment Bank*, entre otros, para la construcción de la segunda calzada.
134. Por su parte, COVISOL para el año 2013 muestra pasivos por S/. 166 millones debido a que el Estado dio un anticipo de S/. 134.7 millones, producto del excedente de recursos provenientes del cobro de peajes recaudados en los tramos viales de Bayovar, Chicama, Morrope y Pacanguilla. Asimismo COVIPERU, mantiene pasivos producto de préstamos para la construcción de la segunda calzada por S/. 162 millones (deuda contraída con el Banco de Crédito y Construcción y Administración S.A), mientras que NORVIAL, a diciembre del 2013 tenía pasivos por S/. 51,5 millones (principalmente producto de préstamos del *Interamerican Development Bank* y del *International Finance Corporation*).



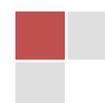
VI.2.3. Patrimonio

135. Considerando el patrimonio de las concesiones, AUNOR con S/. 255 millones presenta el mayor monto, duplicando al del resto de concesiones que, en promedio, se ubican alrededor de los S/.120 millones. En el Cuadro N° 37 se muestran los valores de patrimonio para cada una de las concesiones evaluadas



VI.3 Estado de Ganancias y Pérdidas

136. Respecto a los costos de administración como porcentaje de los ingresos, COVIPERU con S/. 32 millones es la concesión que más costos presenta (un 30% de sus ingresos por peaje) seguido por AUNOR con S/. 13 millones (15% de sus ingresos por peaje), COVISOL con S/. 6 millones (9% de su peaje) y NORVIAL con S/. 3,5 millones (4% de los ingresos por peaje).
137. En cuanto a las utilidades netas del año 2013, NORVIAL obtuvo utilidades por S/. 30 millones (32,6% de sus ingresos por peaje), seguido por AUNOR con S/. 19,7 millones (22,7% de su peaje) y COVISOL S/. 17 millones (24,5% de sus ingresos). Por otro lado, COVIPERU, presentó pérdidas por S/. 6 millones en el año 2013, principalmente debido a que la compañía ha registrado pérdidas por diferencia de cambio de S/. 17 millones. En el Cuadro N° 38 se muestra los principales indicadores.



Cuadro N° 38				
Estado de Ganancias y Pérdidas				
(En miles de Nuevos Soles)				
CUENTA	COVISOL	AUNOR	NORVIAL	COVIPERU
Ingresos de Operación	69 682	86 828	92 252	107 121
Costos de Operación	(45 312)	(30 033)	(39 000)	(49 076)
Utilidad Bruta	24 370	56 795	53 252	58 045
Gastos de administración	(6 033)	(13 069)	(3 495)	(32 311)
Otros ingresos	36	4 275	64	244
Otros gastos	-	(3 395)		
Utilidad de operación	18 373	44 606	49 821	25 978
Ingresos financieros	2 945	1 222	3 289	90
Gastos financieros	(306)	(1 849)	(13 309)	(14 581)
Diferencia de cambio	-(328)	-(4 952)	540	-(17 705)
Utilidad antes del impuesto a la renta	20 684	39 027	40 341	-6 218
Impuesto a la renta	(3 593)	(19 320)	(10 245)	-(61)
Utilidad del año	17 091	19 707	30 096	-6 279

Fuente: EE.FF. Auditados.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

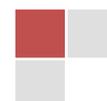
VI.4 Accidentes

138. A partir de la información proporcionada por las Concesiones, se tiene que AUNOR tuvo el mayor número de accidentes en el año 2013 con 378 casos, seguida por NORVIAL con 365 casos, COVIPERU con 276 casos y COVISOL con 136 casos. En el Cuadro N° 39 se puede observar la frecuencia de accidentes en cada concesión.

Cuadro N° 39				
Accidentes por Concesión, 2013				
	COVISOL	AUNOR	NORVIAL	COVIPERU
Enero	9	29	24	24
Febrero	7	32	20	22
Marzo	11	38	40	13
Abril	7	32	14	13
Mayo	14	35	32	18
Junio	12	34	33	19
Julio	11	33	35	47
Agosto	9	30	36	49
Septiembre	n.d	35	27	11
Octubre	14	38	33	22
Noviembre	18	42	37	19
Diciembre	24	n.d	34	19
Total	136	378	365	276

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

139. Sin embargo, haciendo la comparación a partir del número de kilómetros concesionados, se puede observar que NORVIAL presenta la mayor cantidad de accidentes con 2 accidentes por kilómetro, seguida por COVIPERU con 1,24 accidentes, AUNOR con 1,06 accidentes y



COVISOL con 0,29 accidentes por kilómetro. En el siguiente cuadro se observa la distribución por cada concesión.

Cuadro N° 40				
Ratio de accidentes por kilómetro concesionado, 2013				
	COVISOL	AUNOR	NORVIAL	COVIPERU
Kilometros Concesionados (A)	475,0	356,2	182,7	221,7
Numero de Accidentes (B)	136	378	365	276
Accidentes por Kilometro (B/A)	0,29	1,06	2,00	1,24

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

VI.5 Aporte por regulación y retribución al Estado

140. En lo referente a aporte regulatorio por parte de las Concesiones, para el año 2013 el mayor aporte provino de COVIPERU con S/. 1,07 millones de soles (un incremento del 7% en relación al 2012), seguida por AUNOR con S/. 1,02 millones (20% de incremento).
141. En el Cuadro N° 41 se puede observar los aportes por regulación para los años 2012 y 2013.

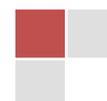
Cuadro N° 41			
Aportes por regulación, 2012 - 2013			
Concesión	2012	2013	Var %
NORVIAL	853 828	926 041	8%
COVIPERÚ	999 544	1 069 319	7%
COVISOL	768 129	997 357	30%
AUNOR	849 321	1 017 594	20%

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

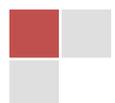
142. Considerando el aporte por retribución Estado, NORVIAL COVIPERU consideraron en su propuesta económica el pago de un porcentaje de sus ingresos al Estado. En el caso de AUNOR Y COVISOL el factor de competencia fue la "cantidad de km continuos de la Longitud de segunda calzada", por lo que no hacen ningún aporte monetario al Estado. Así, en el siguiente cuadro se muestran para los años 2012 y 2013 los aportes por retribución para ambas concesiones.

Cuadro N° 42		
Pagos al Estado, 2012-2013		
	2012	2013
NORVIAL	4 690 950	3 120 874
COVIPERU	3 145 591	19 833 164

Fuente: Los Concesionarios.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



ANEXOS



Anexo 1 FICHAS DE CONTRATOS DE CONCESIÓN

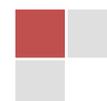
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.

Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es aproximadamente 474.99 km, los cuales se encuentran subdivididos en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trujillo - Chiclayo (242.61 km) • Chiclayo - Piura (204.58 km) • Piura - Sullana (27.80 km) 	Cláusula 1.9.87 (p. 21)
2	Fecha de suscripción	25 de agosto de 2009	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 31)
4	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.5 (p. 22)
5	Postores	<ul style="list-style-type: none"> • Consorcio Vial del Sol. • Consorcio Vías del Perú. • Consorcio OHL Concesiones. • Consorcio Concesionaria Panamericana • Graña y Montero S.A.A. 	Proinversión
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: Ejecución de Estudios de Ingeniería (USD 360 millones).	Inversión proyectada referencial
7	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Trujillo – Chiclayo – Piura - Sullana, incluidas las calzadas existentes del Evitamiento Trujillo serán ejecutadas por el CONCEDENTE.</p> <p>Obras Obligatorias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Segunda calzada del tramo Piura-Sullana con un puente; un pontón y el óvalo Dv Las Lomas - Ayabaca. • Completar del Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un Ovalo al fin del Evitamiento, un ovalo intermedio, ampliación del Ovalo de la Dv de Huanchaco y dos pasos de desnivel y puente Moche. • Evitamiento Chiclayo-Lambayeque, con óvalo Puerto Eten, óvalo Dv Monsefú, óvalo Dv. Puente Pimentel, óvalo Dv San José, puente Reque, puente S/N, puente Lambayeque, dos pontones, un óvalo al inicio del evitamiento y un intercambio vial al final del mismo. • Longitud Mínima de Construcción de la segunda calzada señalada por el Estado con todas las obras correspondientes, de acuerdo al apéndice 3 del anexo 9. 	Anexo 6a y 6b (p.174)



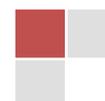
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.

Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		Construcción de las Obras en caso de desempate de acuerdo a su oferta durante el concurso: <ul style="list-style-type: none"> • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. • Evitamiento Chicama, Chocope, Paján, Mocupe. • Diez (10) puentes peatonales más cinco (5) pasos a desnivel. • Evitamiento San Pedro de Lloc-Pacasmayo, Guadalupe-Chepén-San José Moroc-Pachanguilla. • Diez (10) puentes peatonales. • Diez (10) puentes peatonales. • Evitamiento Piura. 	
8	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada (38.96 km) expresada en números enteros, salvo en caso que la propuesta económica alcance la totalidad de la longitud de segunda calzada por construir, en que esta deberá hacerse con dos decimales, por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6a (p. 174)
9	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 000 000,00. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar como mínimo un incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.	Cláusula 3.5 b (p. 18)
10	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: <ul style="list-style-type: none"> • Monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: <ul style="list-style-type: none"> • Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 700 000,00. • Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los 12 meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 5 260 000,00. 	Cláusula 11.2 (p.66) Cláusula 11.3 (p.67)



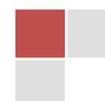
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.

Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <p>a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885)</p> <p>b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad.</p> <p>c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad al numeral (i) literal (f) de la Cláusula 3.5.</p>	Cláusula 11.6 (p.68-69)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11 (p. 101) Cláusula 18.12 (p.101-104) Cláusula 18.12 a) (p.101- 104) Cláusula 18.12 b) (p.102-104) Cláusula 18.13 (p.104,105)
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato. • Régimen de bienes. • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras. • Explotación de la Concesión. • Régimen de Seguros y Responsabilidad del Concesionario. • Consideraciones Socio Ambientales. • Fideicomiso de la Recaudación. 	Anexo IX (p. 181-184)
14	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del Plazo de la Concesión • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión unilateral del Concedente • Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusulas 16.1 – 16.9(p. 88-92)
15	Equilibrio Económico	<p>Las parte declaran su compromiso de mantener a lo largo de todo el periodo de duración del Contrato el equilibrio económico – financiero de éste, para lo cual se señala que el presente Contrato se encuentra en una situación de equilibrio económico - financiero en términos de</p>	Cláusula 10.7-10.10 (p. 64 - 65)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.

Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las Partes,</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, en la medida que cualquiera de los anteriores tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a restablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada.</p> <p>Se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</p>	
16	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil. • Sobre los bienes en Construcción. • Sobre los bienes en Operación. • De riesgos laborales. • Otras pólizas. 	<p>Cláusula 12.1 (p. 72-75)</p> <p>Cláusula 12.2 a (p. 73)</p> <p>Cláusula 12.2 b (p. 73-74)</p> <p>Cláusula 12.2.c (p. 74)</p> <p>Cláusula 12.2 d (p. 75)</p> <p>Cláusula 12.2 e (p. 75)</p>
17	Inicio de operaciones	<p>La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.</p>	<p>Cláusula 8.10 (p.55)</p>
18	Estándares de servicio	<p>De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.</p>	<p>Anexo I (p. 107)</p>
19	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega de la calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje</p>	<p>Cláusula 9.4 a (p. 58-59).</p> <p>Cláusula 9.5 (p. 59-60).</p>



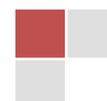
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Sol – COVISOL S.A.

Carretera: Autopista del Sol Tramo Trujillo– Sullana

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50 más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de la aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo un peaje de USD2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en toda la Concesión excepto en las unidades de peaje del Tramo Chiclayo-Piura, un monto de USD2,00, más el importe de IGV y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>Todos los peajes serán ajustados por el Regulador conforme a la fórmula establecida por el Contrato.</p>	
20	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p> <p>El Concedente se compromete a asegurar al Concesionario, durante el período que resulte menor entre: (i) Quince (15) años desde la fecha de aceptación de la totalidad de las Obras o, (ii) el plazo correspondiente al repago de la deuda del Concesionario, un nivel de ingresos mínimos anuales por Peaje, conforme lo establecido en el Contrato.</p>	<p>Cláusula 1.9.54 (p.17)</p> <p>Cláusula 10.2 (p.61-62)</p>

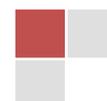


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
**Carretera: Red vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y
 Puerto Salaverry – Empalme R01N**

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 356.21 km, los cuales se encuentran subdivididos en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pativilca –Huarney (85.5 km) • Huarney – Casma (89.62 km) • Casma – Chimbote (34.28 km) • Chimbote – Santa (32.54 km) • Santa – Chao (64.19 km) • Chao – Virú (15.42 Km) • Virú – Puerto Salaverry (28.76 Km) • Puerto Salaverry – Emp R01N (5.90 Km) 	<p>Cláusula 1.14.84 (p. 20)</p> <p>Anexo I Sección 4 Apéndice 1 (p.124)</p>
2	Fecha de suscripción	18 de febrero del 2009	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 30)
4	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.5 (p. 21)
5	Postores interesados	<p>Seis fueron los postores que presentaron sus respectivas propuestas técnicas y económicas :</p> <p>Concesionaria del Sur, Concesionaria Vial del Norte, Consorcio Concesionaria Panamericana, Consorcio Promotora del Desarrollo de América Latina, Obras de Ingeniería, OHL Concesiones y el Consorcio Vías del Perú CCIÓN.</p>	Proinversión
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 286 millones (incluido el IGV).	Anexo VII: Propuesta económica
7	Descripción de Obras	Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Pativilca-Santa-Cruce Puerto Salaverry y Salaverry-Emp R01N, serán ejecutadas por el Concedente .	<p>Sección VI (p.38-46)</p> <p>Anexo 9 de las Bases (TUO-Hasta Circular)</p>

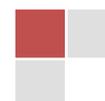


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Carretera: Red vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y
Puerto Salaverry – Empalme R01N

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>Obra vial Nuevas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de Puentes y Pontones. • Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarney. • Construcción de Óvalos. • Construcción de pasos a desnivel. • Construcción de puentes peatonales. • Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca-Santa-Trujillo. <p>Obras complementarias</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unidades de peaje en la calzada actual • Unidades de peaje en la segunda calzada • Estaciones de peaje • Otras obras de infraestructura y equipamiento 	N°61)
8	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada por Construir por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6. Propuesta Económica
9	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 500 000,00. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo.	Cláusula 3.5 a (p. 26)
10	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 970 000,00. • Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los doce meses posteriores a la culminación de la vigencia 	<p>Cláusula 11.2 (p.63-64)</p> <p>Cláusula 11.3 (p.64-65)</p>

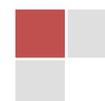


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
**Carretera: Red vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y
 Puerto Salaverry – Empalme R01N**

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		de la Concesión: USD 6 000 000,00.	
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <p>d) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885) e) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. f) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima</p>	Cláusula 11.6 (p.65)
12	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas - Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.11 a) (p. 97) Cláusula 18.11 b) (p. 98,99) Cláusula 18.12 (p.100,111)
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras • Explotación de la Concesión • Régimen de Seguros • Consideraciones Socio Ambientales • Fideicomiso de Administración 	Anexo IX
14	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del Plazo de la Concesión • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión unilateral del Concedente • Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)

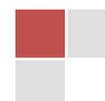


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Carretera: Red vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y
Puerto Salaverry – Empalme R01N

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

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

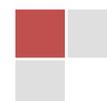


FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Carretera: Red vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y
Puerto Salaverry – Empalme R01N

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

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



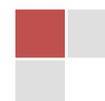
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: NORVIAL S.A.

Carretera: Red vial N° 5 Ancón – Huacho – Pativilca

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 182,66 Km, los cuales se encuentran subdivididos en : <ul style="list-style-type: none"> • Ancón-Huacho: Ruta (103 Km) • Ancón-Puente. 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	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.6 (p. 14)
6	Factor de competencia	Mayor Retribución para el Estado	Cláusula 8.19 (p. 48)
7	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)
8	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	Cláusula 9.2 (p. 51 y 52)



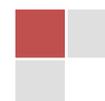
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: NORVIAL S.A.

Carretera: Red vial N° 5 Ancón – Huacho – Pativilca

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		reversión de los bienes.	
9	Garantías a favor del concesionario	<p>El Concedente se compromete a asegurar a la Sociedad concesionaria una garantía de ingresos por tráfico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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)
10	Compromiso de inversión	La Inversión Proyectada Referencial es de USD 61 400000 (sin incluirIGV).	Cláusula 1.5 (p. 9)
11	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)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas - Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas 	Cláusula 15.12 (p. 89) Cláusula 15.13 a) (p. 90) Cláusula 15.13 b) (p.



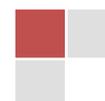
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: NORVIAL S.A.

Carretera: Red vial N° 5 Ancón – Huacho – Pativilca

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
			90-91)
13	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)
14	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)
15	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <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)
16	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)
17	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 	Cláusula 10.2 (p. 60-62)



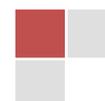
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: NORVIAL S.A.

Carretera: Red vial N° 5 Ancón – Huacho – Pativilca

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> • Pólizas 3D 	
18	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)
19	Estándares deservicio	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)
20	Tarifas	<p>Tarifa máxima que se cobra según cronograma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diciembre 2002: S/. 2,97 por peaje más IGV y otros aportes de ley. • 1º de Abril 2003: S/. 3,81 por peaje más IGV y otros aportes de ley. • 1º de Octubre 2003: S/. 4,66 por peaje más IGV y otros aportes de ley. • 15 de Julio de 2005 USD 1,40 más IGV y otros aportes de ley. • 15 de Julio de 2006 USD 1,50 más IGV y otros aportes de ley. 	Cláusulas 8.17 a) y c) (p.45-46)
21	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)
22	Retribución al Estado	5.50% de los ingresos mensuales por concepto de peaje	Cláusula 8.19 (p.48)



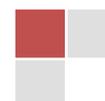
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – COVIPERÚ S.A.

Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>Tramo vial Red Vial 6 (221.7 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72.7 km) • Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1.6 km) • Cerro Calavera – Pampa Clarita (18.7 km) • Pampa Clarita - Intercambio Chincha Alta (33.1 km) • Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41.1 km) • Empalme San Andrés – Guadalupe (54.5 km) 	Cláusula 1.5. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	20 de septiembre de 2005	Contrato de concesión
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato. Si Segunda Etapa de construcción se inicia entre el año 17 y 19, se ampliará el plazo a 32 años.(opción de ampliación de plazo)	Cláusula 4.1. (p. 27) Cláusula 4.3. (p. 27)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 28 de agosto de 2007. • Adenda 2: 8 de abril de 2009. • Adenda 3: 16 de marzo de 2010. • Adenda 4: 15 de junio de 2011. Adelanto de obras correspondientes a los literales a) y f) del Módulo A de la Segunda Etapa del Cronograma Contractual de Obras. • Adenda 5: 13 de agosto de 2012. Sustitución de obras de re-vegetación y su mantenimiento e incorporar los términos de la Tabla conteniendo los valores mínimos de nivel de servicio global. 	Adenda1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.6 (p. 21)
6	Factor de competencia	Retribución al Estado	Cláusula 8.19 (p. 55) y 1.5. (p. 17)
7	Capital mínimo	USD 20 millones suscrito y pagado, o, íntegramente suscrito y pagados, como mínimo se tendrá al inicio USD 5 millones que se completará como mínimo a USD15 millones al final de la construcción de las obras de la primera etapa, completando a	Cláusula 3.3. (p. 22 y 23)



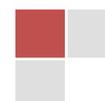
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – COVIPERÚ S.A.

Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		USD 20 millones al final de la segunda etapa de las obras.	
8	Garantías a favor del concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por USD 6 millones al inicio de la primera etapa o a más tardar a los dos años de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. • Por un monto de USD9 millones a partir del inicio de obras de la segunda etapa o a más tardar al inicio del décimo séptimo año de suscrito el contrato, se mantendrá vigente hasta 2 años posteriores a la culminación de la etapa. El monto de la garantía será ajustado de acuerdo la variación del CPI de los Estados Unidos. <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión por USD 6 millones, se mantendrá vigente desde la suscripción del contrato y 12 meses posteriores a la suscripción del Acta de Reversión de los Bienes.</p>	Cláusula 9.2. (p. 61 y 62)
9	Garantías a favor del concesionario	<p>Garantía de Ingresos por tráfico. Se asegura un ingreso mínimo por peaje de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9.2 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, hasta el cuarto año de la Concesión. • 10 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, entre el año 5 y 16 de la Concesión. • 12 millones de ejes cobrables multiplicados por el peaje vigente, desde el año 17 de la Concesión. 	Cláusula 9.10. (p. 69 y 70)
10	Compromiso de inversión	<p>Inversión Proyectada Referencial Inicial: USD 192 091,31 miles (sin incluir IGV).</p> <p>Primera etapa: USD 58 711 889,83 (monto re-estimado), no incl. IGV Segunda etapa: USD 45 456 614,29 (monto re-estimado), no incl. IGV</p>	Cláusula 1.5. (p. 14) y Anexo II (p. 171-175) Adenda 2
11	Obras	<p>Actividades Preparatorias: (2 años)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puesta a punto de los siguientes tramos: Puente Pucusana-Cerro Azul (73km), progresiva 94+400 y Guadalupe. • Construcción del Intercambio Vial Cerro Azul y de las 	Anexo II Adenda 2



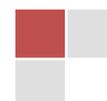
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – COVIPERÚ S.A.

Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>unidades de peaje Jaguar e Ica.</p> <p>Primera Etapa: (2 años siguientes a la entrega de predios)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la primera calzada, en los 6km. de tramos intermedios entre las progresivas 21+200 a 22+200; 22+600 a 23+600 y 39+200 a 43+200 y la primera calzada de la variante PERU LNG entre las progresivas 28+000 a 33+000. • Construcción de puentes sobre los ríos Cañete min. 237 m. lineales (en ambas calzadas). • Construcción de un (01) intercambio vial en Pampa Clarita y tres (03) pasos a desnivel en Cochahuasi, Santa Bárbara y Herbay Bajo. • Construcción de la segunda calzada (izquierda) de la autopista entre las progresivas 1+600 (Cerro Calavera) a 38+620, incluido tramos intermedios y PERU LNG. • Construcción de un puente en la Quebrada Topará, cuya longitud mínima es de 50m. lineales (calzada derecha). <p>Segunda Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de la segunda calzada izquierda entre las progresivas 38+620 y 53+386. • Construcción de la primera calzada desde el km 53+386 al 94+400. • Construcción de puentes sobre los ríos: Río Chico y Matagente en Chincha cuyas longitudes mínimas serán de 120 m. lineales, Río Pisco (min. 237m), quebrada Tambo de Mora (min. 35m), quebrada Topará (min.50 m), para cada calzada. • Construcción de dos (02) intercambios viales en Tambo de Mora y Pisco, tres (03) pasos a desnivel, uno (01) en Chincha, uno (01) en Chincha Alta y uno (01) en San Andrés. 	
12	Toma de Posesión de los Bienes	<p>Los predios urbanos o rurales para iniciar trabajos dentro de la Primera Etapa deben ser entregados por el Concedente como sigue:</p> <p>a) Predios del Sub Tramo 3: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de mayo de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de setiembre de 2009.</p>	<p>Cláusula 5.2</p> <p>Adenda 2</p>



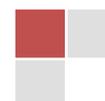
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – COVIPERÚ S.A.

Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		b) Predios del Sub Tramo 4: El 80% de los predios en términos del área total, serán entregados como máximo el 30 de junio de 2009, el otro 20% a más tardar el 30 de octubre de 2009.	
13	Obligaciones del Concesionario	<p>Modificación del Cronograma de Ejecución de Obras de la Primera Etapa</p> <p>Hasta el 20 de setiembre de 2009 el Concesionario deberá haber culminado con las siguientes obras:</p> <p>a) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 1+600 hasta el Centro Poblado de Santa Bárbara y paso a desnivel de Santa Bárbara (progresiva 5+920), hasta el 15 de agosto de 2009.</p> <p>b) Autopista (2 calzadas) desde la progresiva 5+920 hasta el Centro Poblado de Santa Cruz (progresiva 7+400), hasta el 20 de setiembre de 2009.</p>	<p>Cláusula 6.1</p> <p><i>Adenda 2</i></p>
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas - Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas 	<p>Cláusula 15.12 (p. 102)</p> <p>Cláusula 15.13 a) y b) (p. 103-105)</p>
15	Penalidades	<p>El incumplimiento en el inicio y terminación de las obras por causas imputables al Concesionario dará lugar a una penalidad de 0.03% del valor de la Inversión Proyectada Referencial por cada día calendario de retraso.</p>	<p>Cláusula 6.15 (p. 41)</p>
16	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 • Procedimiento para la caducidad de la concesión • Liquidación del contrato • Procedimiento para el rescate en caso de resolución del contrato 	<p>Cláusula 14.1.- 14.16(p. 87-100)</p>



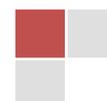
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – COVIPERÚ S.A.

Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	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 brutos anuales en 10% o más en un mismo año. • El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. • O el efecto compuesto de las dos anteriores. <p>También se considerará en el caso en que el cálculo de la fórmula presentada (D) de cómo resultado un valor mayor al 15% o menor al -15%.</p>	Cláusula 8.20. (p. 57 y 58)
18	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía el derecho de concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación y cualquier monto comprometido a entidades estatales) y las acciones del concesionario correspondientes a la participación mínima.</p>	Cláusula 9.5. (p. 63)
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil contra terceros • De accidentes personales • De riesgos laborales • De siniestros de bienes en construcción • De Obras Civiles Terminadas • De operación • Pólizas 3D • Otras pólizas (voluntario) 	Sección X(p. 70 - 76)
20	Inicio de operaciones	<p>A la toma de posesión del derecho de explotación. Sin embargo, la explotación sólo podrá iniciarse cuando el Concesionario haya cumplido con entregar las Garantías de Fiel Cumplimiento y pólizas de seguro que exige el Contrato.</p>	Cláusula 8.8 Cláusula 8.9
21	Estándares de servicio	<p>Niveles de servicio y plazos de respuesta, se agrupan en estándares para calzada, berma, drenajes, señalización vertical, señalización horizontal, elementos de descarrilamiento, seguridad vial, derecho de vía, puentes y viaductos.</p>	Anexo I. Apéndice 3 (p. 133-140).



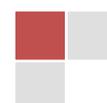
FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Concesionaria Vial del Perú – COVIPERÚ S.A.

Carretera: Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Peaje inicial de S/. 4,62 (más impuestos) hasta la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa. • A partir de la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, la tarifa a ser cobrada es de USD 1,50 (más impuestos). 	Cláusulas 8.17 a) - c) (p.53 y 54)
23	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • A partir la aprobación de la culminación de las Obras de la Primera Etapa, peaje se reajusta anualmente con una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al IPC de EU. • En caso que se registre una variación mayor al 10% en el transcurso del año, se podrán determinar reajustes extraordinarios. 	Cláusula 8.17 d) (p. 54-55)
24	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> • 1% de los ingresos mensuales por concepto de peajes, a partir de la fecha de suscripción del contrato hasta la culminación de las obras de la primera etapa, o a más tardar al finalizar el año 4 de la concesión. • 18,61% de los ingresos del peaje a partir de la culminación de las obras de la primera etapa o al inicio del año 5 hasta la finalización de la concesión. 	Cláusula 8.19





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De La Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Óscar Ubillús

DISEÑO Y EDICIÓN

M. Martín Morillo

