

2010

# Evaluación Económica de la Concesión del Tramo Pativilca - Puerto Salaverry (Red Vial N°4, Autopista del Norte)

Gerencia de Regulación





Evaluación Económica de la  
Concesión del Tramo  
Pativilca – Puerto Salaverry  
(Red Vial N°4, Autopista del  
Norte)

**2010**

**Gerencia de  
Regulación**

---

## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>Resumen Ejecutivo .....</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>Principales características del Contrato de Concesión .....</b>	<b>5</b>
<b>II.1</b>	<b>Compromisos de inversión.....</b>	<b>7</b>
<b>II.2</b>	<b>Tarifas reguladas.....</b>	<b>8</b>
<b>II.3</b>	<b>Factor de retribución y pagos a organismos públicos</b>	<b>9</b>
<b>III.</b>	<b>Desempeño de la Concesión en el 2010 .....</b>	<b>9</b>
<b>III.1</b>	<b>Zona de influencia.....</b>	<b>9</b>
<b>III.2</b>	<b>Tráfico de vehículos.....</b>	<b>10</b>
<b>III.3</b>	<b>Evolución de las tarifas reguladas y no reguladas.....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>Avance de Obras 2010.....</b>	<b>13</b>
<b>V.</b>	<b>Resultados financieros .....</b>	<b>14</b>
<b>V.1</b>	<b>Resultados del ejercicio y situación patrimonial</b>	<b>14</b>
<b>V.2</b>	<b>Pagos al Estado</b>	<b>17</b>

## I. Resumen Ejecutivo

El otorgamiento de la buena pro de la concesión de la Red Vial N° 4 se realizó el 18 de diciembre de 2008, por un plazo de 25 años, manteniéndose las operaciones de la primera calzada de la Autopista, mientras se inicia la ejecución de las obras.

En cuanto al proyecto, como parte de la red de carreteras transversal a la costa peruana –junto con la Red Vial N°5 (Ancón-Huacho-Pativilca) y la Red Vial N°6 (Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica)-, la Autopista del Norte es una de las concesiones viales autofinanciadas. De acuerdo al Contrato de Concesión, la inversión referencial alcanza los US\$286 millones.

La importancia en la conectividad de las provincias más cercanas a Lima (Ancash y La Libertad) demanda la construcción de la segunda calzada de la autopista Pativilca-Trujillo, la cual incluye una vía de 283.42 kilómetros que permitirá mejorar la seguridad hacia el “Norte Grande”. El Consorcio Autopista del Norte resultó ganador del concurso debido a que ofreció la construcción de un total de kilómetros continuos por encima del mínimo fijado por el Estado: 113.42 Km ofrecidos, además de los 170 Km fijados por el Estado. Asimismo, se comprometió a construir 20 de las 21 posibles obras adicionales (las cuales se presentaron debido al empate entre postores).

De acuerdo con cifras relacionadas con el proyecto de la autopista, el 39% de la población peruana se encuentra dentro del área de influencia de la concesión, además de albergar una variedad de actividades económicas destacadas como la minería, la pesca, la agroexportación, entre otras. Entre los beneficios directos de la vía se incluye la reducción de los tiempos en más de 2 horas entre Lima y Trujillo.

**Gráfico N°1: Tramos Pativilca – Puerto Salaverry  
Red Vial N°4 – Autopista del Norte**



OHL Concesiones es la empresa española que constituye la sociedad concesionaria Autopista del Norte, la cual se encargará de la construcción de la segunda calzada para el Tramo Pativilca-Trujillo, 3 evitamientos (Virú, Casma y Huarmey), un intercambio vial (Salaverry), 4 puentes, 8 óvalos, 10 pasos a desnivel y 40 puentes peatonales.

Como suele suceder en este tipo de proyectos autofinanciados, la inversión será recuperada a través del ingreso percibido por concepto de peaje durante el período de concesión. Con ese fin, previamente a la adjudicación, se estimó que el promedio diario de unidades motorizadas alcanza los 6,000.

## II. Principales características del Contrato de Concesión

El 18 de diciembre de 2008, ProInversión adjudicó la Buena pro del Concurso Público para la entrega en Concesión de la Red Vial N°4 Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N al postor español OHL Concesiones, a través del Consorcio Autopista del Norte S.A.C, en la cual mantiene el 99.9% de las acciones. La empresa Concesionaria es una subsidiaria de OHL Concesiones, empresa española que participa en concesiones de infraestructura vial, puertos y aeropuertos, y cuenta con cuatro distintos rubros relacionados con el sector: concesiones, operaciones, construcción y consultoría.

Con fecha 18 de febrero de 2009, se suscribió el Contrato de Concesión entre el Concesionario Autopista del Norte y El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Dicho contrato establece que el concesionario se ha comprometido a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de contrato BOT (*Build Operate and Transfer*), modalidad de concesión que transfiere las mencionadas actividades, más no la propiedad de la infraestructura. Asimismo, en caso el Concesionario estime la necesidad de ampliar el plazo de la Concesión, ésta deberá ser fundamentada ante el Regulador y el Concedente.

En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como muestra el gráfico siguiente, el proyecto vial se extiende paralelamente a la Costa Norte del Perú desde la localidad de Pativilca, donde culmina la Red Vial N°5, hasta Puerto Salaverry en Trujillo.

**Gráfico N°2: Tramos Pativilca – Puerto Salaverry  
Red Vial N°4 – Autopista del Norte**



De acuerdo con el Contrato de Concesión, la obra incluye los tramos Viales Pativilca-Casma-Chimbote (Evitamiento Chimbote) Trujillo, Puerto Salaverry-Empalme R01N y Pativilca-Conococha–Huaraz–Caraz.

**Cuadro N°1: Tramos existentes en la concesión (longitudes aproximadas)  
Red Vial N°4 – Autopista del Norte**

RUTA	TRAMO	LONGITUD (Km)
R1N	Pativilca - Santa	240.256
R1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	110.054
R10	Pto Salaverry - Empalme R01N	5.9
<b>TOTAL</b>		<b>356.21</b>

Nota: El cuadro considera tramos completos más allá de la construcción pactada en el Contrato.  
Fuente: Contrato de concesión. Elaboración: GRE-OSITRAN

Actualmente, cada uno de los tres tramos ofrece una calzada de dos carriles (uno en cada sentido), totalmente asfaltada y en operación. El proyecto abarca la construcción de la Segunda Calzada de la Red Vial N°4, desde el norte hacia el sur. La empresa concesionaria será responsable de los tramos que construya y de los que reciba del Estado, una vez que éstos sean rehabilitados (Ver sección *Avance de Obras 2010*). Asimismo, de acuerdo con las Bases de la Concesión, la inversión referencial para cada uno de los tramos y por año asciende a los siguientes montos y niveles de inversión:

**Cuadro N°2: Inversión referencial por tramos  
Red Vial N°4 – Autopista del Norte (en US\$)**

Descripción	Inversión Referencial US\$
<b>Segunda Calzada</b>	<b>191,550,960.82</b>
<b>Obras Nuevas</b>	<b>94,615,000.00</b>
Evitamiento Viru-Chao	32,170,000.00
Evitamiento Casma	26,055,000.00
Evitamiento Huarmey	19,590,000.00
Obras varias	16,800,000.00
<b>COSTO TOTAL (Inc. Gastos Generales, Utilidad e IGV)</b>	<b>286,165,960.82</b>

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

Tal como indicaban las bases, el factor de competencia consideró la longitud mínima de kilómetros de construcción fijada por el Estado (170 Km) del total de la longitud de la Segunda Calzada por construir (283.42 Km). Dada la necesidad de desempate de las Propuestas Económicas (los postores ofrecieron construir el total de la vía), se consideró además la construcción de obras adicionales. En este punto, OHL se adjudicó la buena pro al ofrecer 20 de las 21 obras complementarias por construir, entre las cuales no se consideró el Evitamiento de Chimbote, el cual quedaría pendiente para complementar la ruta norteña.

A partir del 17 de marzo de 2009, los siguientes peajes a lo largo del tramo pasaron a formar parte de la administración de la Autopista del Norte.

**Cuadro N°3: Principales peajes establecidos en el Contrato de Concesión Red Vial N°4 – Autopista del Norte**

Denominación	Ruta	Sub-Tramo	Ubicación
Huarmey	R1N	Pativilca - Santa	Km 288+500
Vesique	R1N	Casma - Chimbote	Km 415+550
Virú	R1N	Chao - Virú	Km 520+550
Por determinar	R1N	Pativilca - Huarmey	Km 217+810

Fuente: Contrato de Concesión. Elaboración: GRE-OSITRAN

Según establece el punto 9.5 del Contrato de Concesión, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para incrementar el número de unidades de peaje o modificar su ubicación, previa aprobación del Regulador. A la fecha, se conoce que el próximo peaje por inaugurar es Fortaleza, el cual será construido por el Concesionario y se estima que el inicio de operaciones sea a partir del 1ero de mayo de 2010.

## II.1 Compromisos de inversión

De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, las principales obras se pueden resumir en el siguiente cuadro, indicando aquellas a cargo del Concesionario y del Estado.

**Cuadro N°4: Principales obras de la Concesión Red Vial N°4 – Autopista del Norte**

OBRAS	A CARGO DE
Construcción de la segunda calzada entre Pativilca - Santa - Trujillo.	Concesionario
Construcción de 8 óvalos, 20 pasos peatonales y 10 pasos superiores.	Concesionario
Construcción de las vías de evitamiento a las ciudades de Virú, Casma y Huarmey.	Concesionario
Reconstrucción de los puentes Carrizales, Sechín, Huambacho y Lacramarca.	Estado
Puesta a Punto de 356 kms aproximadamente de los Tramos: Pativilca - Acceso al Puerto Salaverry y Puerto Salaverry - Empalme R01N.	Estado

Fuente: Contrato de concesión.  
Elaboración: GRE-OSITRAN

Asimismo, de acuerdo con la cláusula 7.10 del Contrato de Concesión, las etapas de explotación y conservación de los siguientes tramos de la Calzada Actual se iniciarán cuando el Concedente termine la ejecución de las siguientes obras en los plazos señalados:

### Cuadro N°5: Principales obras y fecha de cumplimiento por parte del Concedente Red Vial N°4 – Autopista del Norte

Obras que se entregarán al Concesionario Cláusula 7.10 Contrato de Concesión	
Sub Tramo Salaverry -Empalme R01N-Santa	3er Trimestre del 2009
Sub Tramo Santa-Pativilca	1er Trimestre del 2010

Fuente: Contrato de Concesión. Elaboración: GRE-OSITRAN

Sin embargo, hacia fines del 2010, el Concedente no había cumplido con entregar la puesta a punto de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión. A pesar de ello, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, a partir del mes de mayo las tarifas se ajustaron a US \$ 1.50 más IGV.

## II.2 Tarifas reguladas

Al ser una concesión autosostenible, el peaje sustenta el ingreso percibido por el Concesionario a lo largo del período de la operación sobre la vía. Por un lado, a la fecha de inicio de la explotación, se entregó al Concesionario, las unidades de peaje existentes, correspondiente a los tramos de la Calzada Actual<sup>1</sup>, para su explotación. Es así que, el Concesionario podrá cobrar en las unidades de peaje de la Calzada Existente un monto igual a la tarifa vigente (más el IGV) y en un sólo sentido (ida y vuelta).

Cabe destacar que en las unidades de peaje correspondientes a la Calzada Actual, el Concesionario mantendrá el nivel de peaje hasta que se produzca la entrega del Tramo Santa–Pativilca; desde ese entonces, el Concesionario podrá cobrar US\$1.50 en las unidades de peaje a su cargo. Asimismo, al mes de la aceptación de las obras ejecutadas en las unidades de peaje, se podrá cobrar US\$2.00 de tarifa.

Por otro lado, de acuerdo con el Contrato, las unidades de peaje que correspondan a la Segunda Calzada<sup>2</sup>, a cargo del Concesionario, serán construidas por éste a la par de la construcción de la carretera.

Asimismo, según indica la cláusula 9.9, las tarifas de peaje serán reajustadas en forma ordinaria por el Concesionario.

<sup>1</sup> Calzada Actual es el tramo vial Pativilca-Santa-Cruce de Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry y Salaverry-EmplameR01N existente a la firma del Contrato.

<sup>2</sup> La Segunda Calzada comprende la longitud mínima de construcción determinada por el Estado, más la longitud adicional ofertada por el Adjudicatario durante el Concurso.

Para las unidades de peaje con tarifa en US\$1.50:

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

Para las unidades de peaje con tarifa en US\$2.00:

$$Peaje = \left[ (US\$2.00 * 50\%) \times \left( \frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_1 \right] + \left[ (US\$2.00 * 50\%) \times \left( \frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$

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

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

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

**CPI:** es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de EEUU. Para el mes i de ajuste se utilizara el CPI del mes anterior.

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

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

### II.3 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

Al igual que otras concesiones autosostenibles, el concesionario deberá efectuar los siguientes pagos o transferencias:

- Pago por derecho de la Concesión: De acuerdo con la cláusula 9.17 del Contrato de Concesión, 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 su facturación anual.
- 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 9.11. Equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería; este monto ascendió a US\$500,000.

## III. Desempeño de la Concesión en el 2010

### III.1 Zona de influencia

De acuerdo con el Contrato de Concesión, una de las primeras condiciones para el avance de las obras era la entrega de la calzada existente (entre Trujillo y el Puente Santa) por parte del Concedente, la cual no ha sido entregada al cierre del 2010. Hacia fines del 2010, el Concedente solo cumplió con la entrega de un total de 23.7

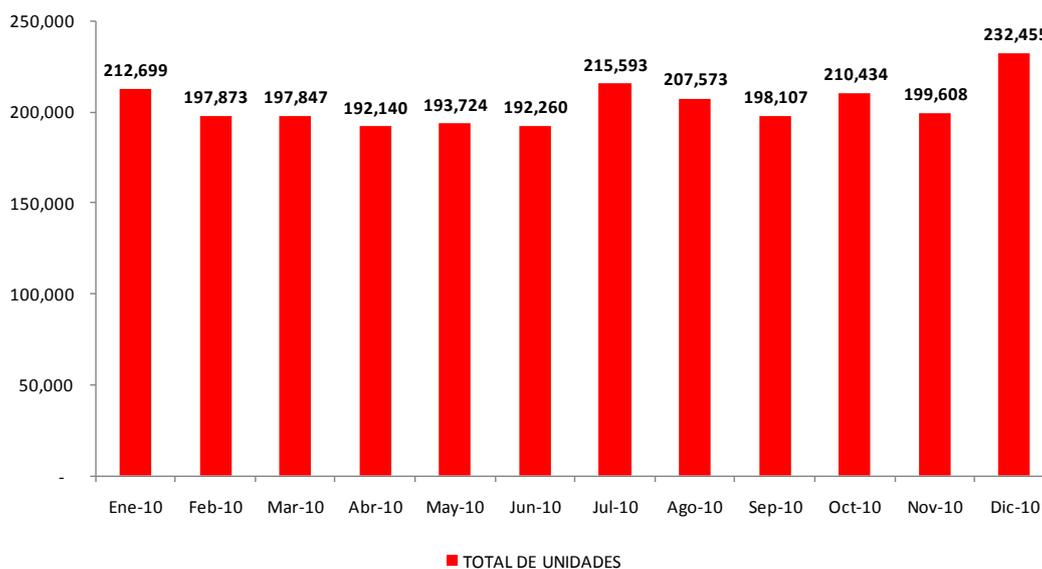
Km discontinuos, debido a demoras en las obras de reubicación de la Fibra Óptica a lo largo de la Red Vial N°4.

La cláusula N°5.12 del Contrato de Concesión establece que por lo menos el 25% de las áreas de terreno referentes al área de la Concesión, o Derecho de vía, deberán ser entregadas a los 60 días del Calendario desde la acreditación del Cierre Financiero; ello permitiría que el Concesionario dé inicio a la ejecución de obras. Cabe destacar que este 25% deberá corresponder a kilómetros continuos desde el Norte hacia el Sur.

### III.2 Tráfico de vehículos

El número de vehículos que transitó por la carretera durante el 2010 alcanzó los 2.45 millones de unidades. Teniendo en cuenta que es una concesión cuya operación se inicio en marzo del 2009, el crecimiento acumulado en el número total de vehículos para el período comprendido entre marzo y diciembre de 2010, en relación al mismo período del año anterior, fue de 14.5%. De manera similar a lo sucedido en el año anterior, durante el 2010 el mes de mayor tráfico vehicular fue el mes de diciembre alcanzando las 232,455 unidades.

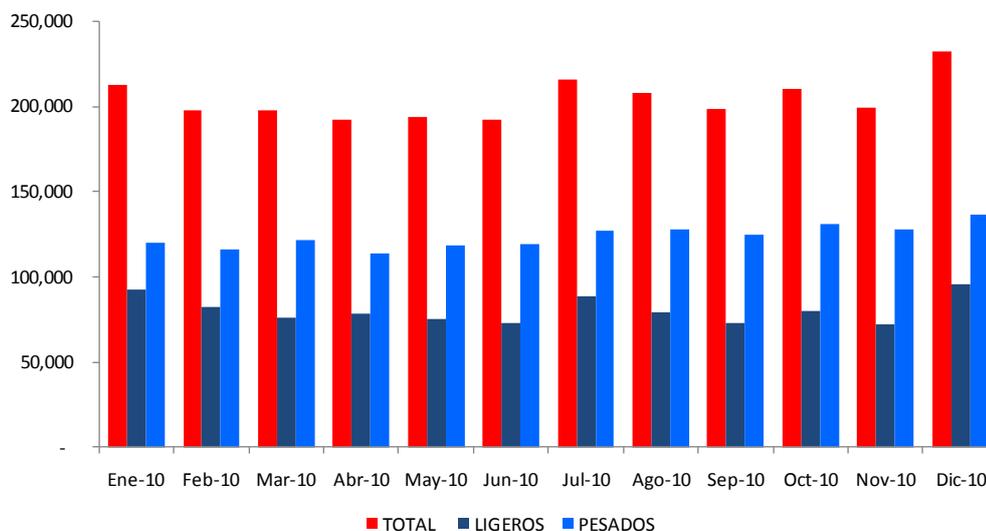
**Gráfico N°3**  
**Evolución mensual del tráfico (total de unidades) 2010**



Fuente: Autopista del Norte  
Elaboración: GRE – OSITRAN

Del total de vehículos que transitaron durante el año 2010, el 58.71% fueron vehículos pesados (1.48 millones aproximadamente). En comparación al período marzo-diciembre del 2009, durante el año 2010 el tráfico de vehículos pesados creció 15,05%, mientras que el tráfico de vehículos ligeros creció en 13.6% en el mismo período.

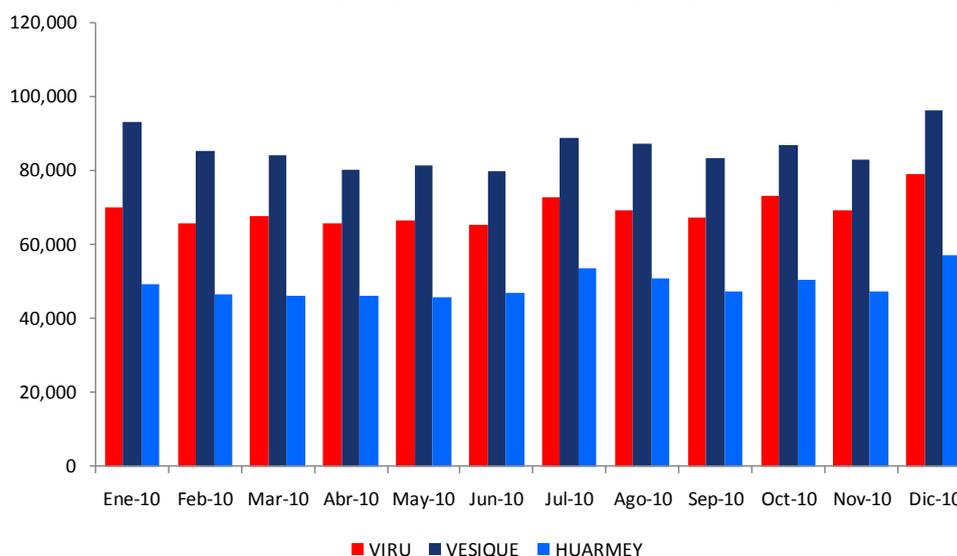
**Gráfico N°4**  
**Evolución mensual del tráfico (por tipo de vehículo) – 2010**



Fuente: Autopista del Norte  
Elaboración: GRE – OSITRAN

En cuanto a niveles agregados anuales, la unidad de peaje de Vesique abarcó el mayor total de unidades durante el año 2010 (1,03 millones, que representan el 42.1% del total), participación explicada principalmente por los vehículos ligeros, en los cuáles la unidad de peaje de Vesique alcanzó una participación de 52.5% (en vehículos pesados su participación fue de 35.3%).

**Gráfico N°5**  
**Evolución mensual del tráfico (por unidad de peaje) – 2010**  
**Unidades de peaje de Virú, Vesique y Huarmey**



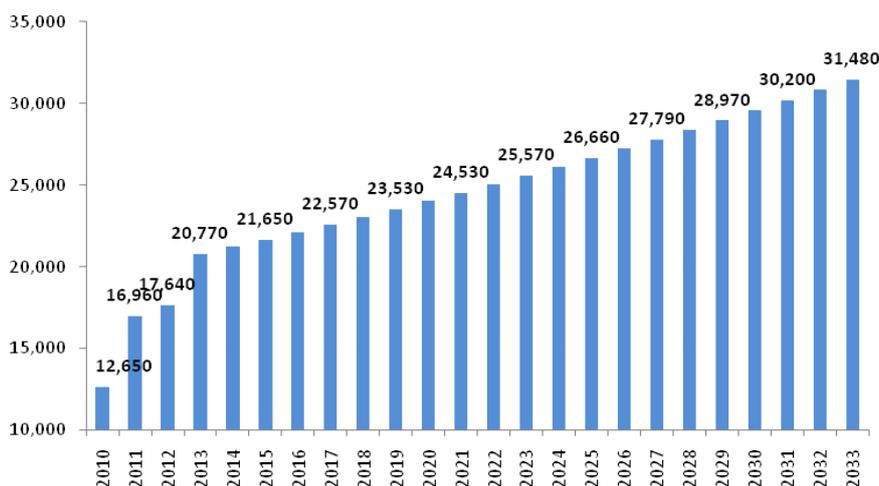
Fuente: Autopista del Norte  
Elaboración: GRE – OSITRAN

No obstante, la unidad de peaje de Virú recibió la mayor cantidad de vehículos pesados durante el 2010, alcanzando una participación de 36.6% del total de este tipo de vehículos.

Asimismo, el Índice Medio Diario (IMD), el cual es un indicador que proporciona el promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por la carretera en un día, fue de 6,714 unidades diarias, manteniéndose por debajo de otras vías de mayor período de operación en la costa peruana, como la Red Vial N°6 (Coviperu, con 15,407 unidades en el 2010) y la Red Vial N°5 (Norvial, con 14,640 unidades para el mismo año.

De acuerdo a lo establecido por la cláusula 9.3 del Contrato de Concesión (Sección IX, sobre el Régimen Económico), referida al procedimiento de reconocimiento del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG), el Concedente se compromete con el Concesionario, a partir del 2010, a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales por peaje, durante el periodo de repago de la deuda y de acuerdo a los montos señalados para cada año:

**Gráfico N°6**  
**Evolución del IMAG – 2010-2033 (en millones de US\$)**



Fuente: Contrato de Concesión.  
Elaboración: GRE – OSITRAN.

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

El derecho por uso de vía es la única tarifa regulada y esta debe ser reajustada anualmente en función del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el Consumer Price Index (CPI) de EEUU.

Al cierre del 2010, se encuentran operativas las unidades de peaje de Vesique, Huarmey y Virú, en las cuales se viene cobrando en un sentido (de sur a norte). Hacia fines del 2010, se encontraba en construcción la unidad de peaje de Fortaleza.

Como muestra el siguiente cuadro, las tarifas para el 2010 fueron establecidas según la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión.

**Cuadro N°6**  
**Tarifa establecida en las unidades de peaje**  
**de Virú, Vesique y Huarmey ( a diciembre de 2010, en US\$\*)**

Tipo de Vehículos	Unidad de Cobro	US\$
Ligeros	Por unidad	1.50
Pesados	Por eje	1.50

\*No Incluye IGV.

Fuente: Autopista del Norte

Elaboración: GRE – OSITRAN

En dicha cláusula se indica las tarifas cobrables sujetas a las respectivas entregas de Tramos de la Calzada Actual, entregados por el Concedente, y a partir de las entregas de la totalidad de las obras de la Segunda Calzada al Regulador.

#### **IV. Avance de Obras 2010**

En el mes de marzo de 2010, se aprobó el Estudios Definitivo de Ingeniería (EDI) para la construcción de la segunda calzada de la Red Vial N° 4. A fines de dicho año, el concesionario aún no había iniciado la ejecución de obras, habiéndose realizado trabajos preliminares de instalación de campamento, movilización de maquinaria y habilitación de cantera. Asimismo, se encontraba en construcción la unidad de peaje de fortaleza.

De acuerdo con lo que se requería para el inicio de construcción, luego de la entrega de la Concesión y derecho de vía (cláusula 5.12 del Contrato de Concesión), el Concedente aún no se encontraba en la capacidad de entregar el 25% de terrenos correspondientes al Área de Concesión. En ese sentido, la cláusula 6.10 del Contrato de Concesión establece que la construcción de la Segunda Calzada se deberá iniciar a más tardar a los sesenta (60) días calendario de haber acreditado el cierre financiero y verificar las siguientes condiciones:

1. El Concesionario acredite el cierre financiero.
2. Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno en el porcentaje indicado en la cláusula 5.12 comprendidas en el Derecho de Vía correspondiente para la ejecución de la Obra.
3. Se haya aprobado los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para la construcción de la Segunda Calzada, a cargo del Concesionario.
4. Se haya presentado el Programa de Ejecución de Obras.
5. Haber cumplido con otros aspectos relacionados con los contratos de construcción, garantías, entre otros.

Considerando lo anterior, existe un atraso del inicio de la obra, principalmente, debido a la entrega de los terrenos requeridos (Área de la Concesión o Derecho de Vía). Por ello, a la fecha, se ha avanzado en trabajos de implementación de unidades de peaje, actualización del software de Facturación del Sistema de Peaje en la unidad de peaje de Virú (debido al cambio tarifario realizado a partir del 1ero de Noviembre conforme a lo estipulado en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión).

---

Entre otros aspectos, en diciembre de 2009, se concluyeron trabajos observados en las inspecciones de operaciones. Se realizó remoción y reemplazo de carpeta asfáltica (547 m<sup>2</sup> x 4" de espesor) en zonas próximas a casetas de cobro en las 3 plazas de peaje, así también como aplicación de tratamiento superficial en un área de 1,500 m<sup>2</sup> (plazas de Vesique y Huarmey).

## **V. Resultados financieros**

Durante el segundo año de operaciones de la empresa concesionaria Autopista del Norte, los principales cambios, en cuanto a las finanzas de la empresa, resaltan la adquisición de activos no corrientes y, principalmente, los ingresos por peaje en las tres unidades a su cargo.

### **V.1 Resultados del ejercicio y situación patrimonial**

Durante el 2010, los ingresos por concepto de peaje, alcanzaron los S/.52,6 millones, de los cuales la recaudación en la unidad de peaje de Virú representa el 36% (S/.18.9 millones), Vesique el 35.1% (S/. 18.5 millones) y Huarmey el 28.9% (S/.15.2 millones).

Por su parte, a la fecha, los principales costos del servicio del Concesionario sumaron S/.13.9 millones, los cuales se componen, principalmente, de servicios prestados por terceros (S/.8.16 millones) y provisiones del período para el mantenimiento periódico de conservación vial (S/.5.33 millones). Los S/.4.97 millones de gastos de administración incluyen, principalmente, cargas de personal y servicios prestados por terceros.

La utilidad operativa sumó S/.33.7 millones, mientras que la Utilidad Neta del período alcanzó los S/.23.6 millones.

**Cuadro N°7**  
**Estado de Pérdidas y Ganancias**  
**Red Vial N°4 - Autopista del Norte**

Estado de Pérdidas y Ganancias (Al 31 de diciembre de 2009 y 2010) En miles de S/.		
	2010	2009
<b>INGRESOS POR SERVICIOS</b>		
Peaje Virú	18,952	11,561
Peaje Vesique	18,467	10,971
Peaje Huarmey	15,190	9,018
<b>Total</b>	<b>52,609</b>	<b>31,550</b>
<b>COSTOS DEL SERVICIO</b>	<b>-13,958</b>	<b>-10,317</b>
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>38,651</b>	<b>21,233</b>
Gastos de Administración	-4,968	-3,559
<b>UTILIDAD OPERATIVA</b>	<b>33,683</b>	<b>17,673</b>
Otros ingresos, neto	49	
Ingresos financieros	2,704	710
Gastos financieros	-2,386	-1,180
<b>Total</b>	<b>367</b>	<b>-470</b>
<b>UTILIDAD ANTES DE IR</b>	<b>34,050</b>	<b>17,203</b>
Impuesto a la Renta	-10,440	-5,149
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>23,610</b>	<b>12,054</b>

Nota: Para el año 2009, el resultado el período comprendido entre el 04 de febrero y 31 de diciembre.

IR: Impuesto a la Renta

Fuente: Autopista del Norte, Estados Financieros 2010

Al cierre del año 2010, el patrimonio ascendió a S/. 244.9 millones. El 10 de febrero de 2010, la Junta General de Accionistas aprobó aumentar el capital social en S/.190.9 millones, mediante aportes en efectivo a ser realizados por OHL Concesiones S.L., habiendo cancelado al 31 de diciembre de 2010 S/.94. Con ello, el capital social para al final del 2010 sumó S/.209 millones.

Un monto aproximado de S/.2.4 millones del resultado del ejercicio del 2010 están restringidos, y deberán ser transferidos de resultados acumulados a la reserva legal, sujeto a la aprobación de accionistas.

**Cuadro N°8**  
**Balance general**  
**Red Vial N°4 – Autopista del Norte**

BALANCE GENERAL (Al 31 de diciembre del 2009 y 2010) En Miles S/.					
ACTIVO	2010	2009	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2010	2009
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo	17,171	1,693	Cuentas por pagar comerciales	9,488	4,026
Cuentas por cobrar - recaudación de peajes	576	399	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	12	2,757
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	101,023	9	Impuesto a la renta corriente		5,648
Otras cuentas por cobrar	1,747	10	Otras cuentas por pagar	4,982	415
Gastos contratados por anticipado	961	19	<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>14,482</b>	<b>12,845</b>
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>121,478</b>	<b>2,130</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			Obligación financiera	126,405	
Efectivo	55,425	25,416	Impuesto a la renta diferido	7,875	
Cuentas por cobrar a empresa relacionada	132,396		Provisión	9,966	4,637
Otras cuentas por cobrar	25,295		<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>158,729</b>	<b>17,482</b>
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	479	584	<b>PATRIMONIO NETO</b>		
Activos intangibles, neto	68,537	18,672	Capital Social	209,217	18,315
Impuesto a la renta diferido		1,049	Resultado del período	35,664	12,054
<b>Total Activo No corriente</b>	<b>282,131</b>	<b>45,721</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>244,881</b>	<b>30,369</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>403,609</b>	<b>47,851</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>403,609</b>	<b>47,851</b>

IR: Impuesto a la Renta

Fuente: Autopista del Norte, Estados Financieros 2010-2009

Un aspecto importante en las finanzas de la empresa es la diversificación de OHL en diferentes áreas relacionadas a la inversión en infraestructura de servicios públicos. Es así que, Autopista del Norte mantiene una serie de transacciones con empresas relacionadas al grupo. Por ejemplo, el saldo por cobrar no comercial comprende S/. 96,8 millones que corresponde a capital suscrito pendiente de pago por parte de OHL Concesiones S.L.

**Cuadro N°9**  
**Saldos y transacciones con empresas relacionadas (en S/.)**  
**Red Vial N°4 – Autopista del Norte**

Por cobrar no comerciales	
OHL Concesiones S.L.	96,946,783
OHL S.A. Sucursal del Perú	3,642,710
OHL S.A.	352,532
Operadora de Carreteras S.A.C.	81,200
<b>Total</b>	<b>101,023,225</b>
Por cobrar no comerciales-largo plazo	
OHL S.A. Sucursal del Perú	132,396,261
Por pagar comerciales	
OHL Concesiones Chile S.A.	6,328,356
OHL S.A. Sucursal del Perú	2,373,913
Operadora de Carreteras S.A.C.	130,000
<b>Total</b>	<b>8,832,269</b>
Por pagar no comerciales	
OHL Concesiones S.L.	12,240
Operadora de Carreteras S.A.C.	-
<b>Total</b>	<b>12,240</b>

Fuente: Autopista del Norte, Estados Financieros 2010

**V.2 Pagos al Estado**

El pago correspondiente al aporte por regulación correspondiente al año 2010, ascendió a S/. 514,000. De acuerdo con el artículo 14° de la Ley de Creación de OSITRAN (Ley N°26917), se establece que la tasa de regulación para las entidades prestadoras no podrá exceder el 1% de su facturación anual.

## **ANEXOS**

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.

CARRETERA: RED VIAL Nº 4 TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N

Fecha de actualización: diciembre de 2010

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"> <li>• Pativilca –Huarney (85.5 km)</li> <li>• Huarney – Casma (89.62 km)</li> <li>• Casma – Chimbote (34.28 km)</li> <li>• Chimbote – Santa (32.54 km)</li> <li>• Santa – Chao (64.19 km)</li> <li>• Chao – Viru (15.42 Km)</li> <li>• Viru – Puerto Salverry (28.76 Km)</li> <li>• Puerto Salverry – Emp R01N ( 5.90 Km)</li> </ul>	Cláusula 1.14.84 (p. 20) Anexo I Sección 4 Apéndice 1 (p.124)
2	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)
3	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 CCION.</p>	ProInversión.
4	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 286 millones (incluido el IGV).	Anexo VII: Propuesta económica
5	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Pativilca-Santa-Cruce Puerto Salverry y Salverry-Emp R01N, serán ejecutadas por el Concedente.</p> <p>Obra vial Nuevas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de Puentes y Pontones.</li> <li>• Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarney.</li> <li>• Construcción de Óvalos.</li> <li>• Construcción de pasos a desnivel.</li> <li>• Construcción de puentes peatonales.</li> </ul> <p>Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca-Santa-Trujillo.</p> <p>Obras complementarias</p> <p>Unidades de peaje en la calzada actual</p> <p>Unidades de peaje en la segunda calzada</p> <p>Estaciones de peaje</p> <p>Otras obras de infraestructura y equipamiento</p>	Sección VI (p.38-46) Anexo 9 de las Bases (TUO-Hasta Circular N°61)

Nº	Tema	Contenido	Ref.
6	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
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a US \$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)
8	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> <p>Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: US\$ 2 970 000,00.</p> <p>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 de la Concesión: US\$ 6 000 000,00.</p>	Cláusula 11.2 (p.63-64) Cláusula 11.3 (p.64-65)
9	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</p>	Cláusula 11.6 (p.65)
10	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trato Directo</li> <li>• Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas</li> <li>Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> <li>• Reglas Procedimentales Comunes</li> </ul>	Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.11 a) (p. 97) Cláusula 18.11 b) (p. 98,99) Cláusula 18.12 (p.100,111)
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventos a la fecha de suscripción del contrato</li> <li>• Régimen de bienes</li> <li>• Ejecución de obras</li> <li>• De la Conservación de las Obras</li> <li>• Explotación de la Concesión</li> <li>• Régimen de Seguros</li> <li>• Consideraciones Socio Ambientales</li> <li>• Fideicomiso de Administración</li> </ul>	Anexo IX

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento del Plazo de la Concesión</li> <li>• Mutuo Acuerdo</li> <li>• Incumplimiento del Concesionario</li> <li>• Incumplimiento del Concedente</li> <li>• Decisión unilateral del Concedente</li> <li>• Fuerza mayor o caso fortuito</li> </ul>	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)
13	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 reestablecerlo, 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)
14	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad civil</li> <li>• Sobre los bienes en Construcción</li> <li>• Sobre los bienes en Operación del Concesionario</li> <li>• De riesgos laborales</li> <li>• Otras pólizas</li> </ul>	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)
15	Inicio de operaciones	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.	Cláusula 8.10 (p.51)
16	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 103)

17	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 US\$ 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 US\$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 US\$ 2,00.</p>	<p>Cláusula 9.5 (p. 56-60). Cláusula 9.8 b (p. 57). Cláusula 9.8 c (p. 57). Cláusula 9.8 d (p. 57). Cláusula 9.8 e (p. 57).</p>
18	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) Cláusula 9.3 (p.54,55)</p>