



Fuente: Sitio Web de Norvial S.A.

INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión de la Red Vial N° 5 (Tramo Ancón – Huacho – Pativilca) 2015

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos





CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	6
I.1. Composición del Concesionario.....	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	6
I.3. Área de Influencia.....	8
I.4. Principales activos de la Concesión.....	8
I.5. Hechos Relevantes	8
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	9
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	10
IV. TARIFAS.....	13
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	14
V.1. Inversiones	14
V.2. Pagos al Estados.....	14
VI. NIVELES DE SERVICIO	16
VI.1. Accidentes.....	16
VI.2. Atención de emergencias	17
VI.3. Auxilio mecánico	17
VI.4. Asistencia médica.....	18
VI.5. Reclamos, Sanciones y Penalidades.....	18
VII. ANALISIS FINANCIERO	19
VII.1. Estados Financieros.....	19
VII.2. Indicadores Financieros	20
VIII. CONCLUSIONES	23
ANEXOS	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	24
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO	27



CUADROS

CUADRO N° 1 : DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	6
CUADRO N° 2 : EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TIPO DE VEHÍCULO Y ESTACIÓN DE PEAJE, 2014 - 15	11
CUADRO N° 3 : TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014 - 15	11
CUADRO N° 4 : TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO EN EL 2015	13
CUADRO N° 5 : PAGOS AL ESTADO, 2014 - 15	15
CUADRO N° 6 : NÚMERO DE LLAMADAS DE EMERGENCIA, 2014- 15.....	17
CUADRO N° 7 : ESTADO DE RESULTADOS, 2014 – 15	19
CUADRO N° 8 : ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 15	20

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1 : EVOLUCIÓN DE TRÁFICO, 2015	10
GRÁFICO N° 2 : EVOLUCIÓN DE TRÁFICO MENSUAL Y TIPO DE VEHÍCULO, 2014 - 15.....	10
GRÁFICO N° 3 : INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2014 - 15.....	14
GRÁFICO N° 4 : NÚMERO DE ACCIDENTES, 2015.....	16
GRÁFICO N° 5 : INDICADORES DE ACCIDENTES, 2014 -15	16
GRÁFICO N° 6 : NÚMERO DE ACCIDENTES, 2015.....	17
GRÁFICO N° 7 : NÚMERO DE ASISTENCIAS MÉDICAS, 2014 -15.....	18
GRÁFICO N° 8 : RATIOS DE RENTABILIDAD, 2014 - 15.....	21
GRÁFICO N° 9 : RATIOS DE LIQUIDEZ, 2014 - 15.....	22
GRÁFICO N° 10 : RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2014 - 15.....	22



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N°5 (Tramo Ancón-Huacho-Pativilca) para el año 2015. El informe presenta la evolución de la empresa en los que respecta al tráfico de vehículos, tarifas, accidentes, desempeño financiero, entre otros y mostrar las variaciones respecto al año anterior.

El 15 de enero del 2003, se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mantenimiento y Explotación del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte (Red Vial N° 5), entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Norvial S.A. (Concesionario o Norvial). Dicha empresa está actualmente conformada por Graña y Montero S.A.A. con un 67% y JJC Contratistas Generales S.A. con un 33%.

El Concesionario se ha comprometido a invertir USD 137,9 millones (incluye IGV), los cuales se encuentran divididos en dos etapas; 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. En contraprestación, el Concesionario puede brindar dos servicios, a saber, los Servicios Obligatorios y Servicios Opcionales. Asimismo, el Concesionario puede cobrar una tarifa por las inversiones que va realizar.

El tráfico vehicular alcanzó los 8,0 millones de vehículos, lo que representó un incremento de 50,6% respecto al año anterior. En cuanto a los tipos de vehículos, el 2015 se caracterizó por presentar un mayor porcentaje de vehículos pesados. De otro lado, la estación de peaje con mayor tráfico es la estación Paraíso, seguida muy de cerca por la estación variante de Pasamayo. En cuanto a los ejes cobrables de vehículos pesados se registró una mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (7,4 millones de ejes).

En el 2015, las tarifas se incrementaron de acuerdo a la inflación. Así, en julio de dicho año la tarifa se incrementó a S/. 7,1. Las inversiones reconocidas alcanzaron los USD 20,1 millones lo que significó una disminución de 17,7% respecto al año anterior. Dicha inversión dio como resultado un cumplimiento de 57,5% de la inversión comprometida. El pago al Estado corresponde a la retribución al Estado y los Aportes por Regulación los cuales presentaron diversos resultados, por un lado, la retribución tuvo una disminución de 46,5%, mientras los Aportes de Regulación se incrementaron 18,8%.

El número de accidentes fue de 539 lo que representó un incremento de 21,1% respecto al año anterior. Del mismo modo, el número de llamadas por emergencia se incrementó en 17,6% respecto al año anterior. Asimismo, el número de auxilio mecánico y asistencia técnica se incrementó 15,6% y 38,8%, respectivamente. Finalmente, el Concesionario no recibió sanción ni penalidad en el 2015.

Norvial ha registrado un incremento de 13,0% de los ingresos respecto al 2014. En esa misma línea, la utilidad operativa se incrementó 13,4% y la utilidad neta un 31,4%. Los Activos se incrementaron en 78,0% respecto al año anterior, impulsado principalmente por las obras comprendidas en la segunda etapa de la Concesión.

Finalmente, los ratios financieros muestran una mayor rentabilidad de los accionistas y una disminución de la rentabilidad de la empresa producto del financiamiento para las obras de la segunda etapa por parte de terceros. Por otro lado, los ratios de liquidez muestran una mejora en la cobertura en la deuda de corto plazo y, los ratios de endeudamiento indican un mayor financiamiento de la



Concesión por parte de terceros, lo cual es lógico en la medida que se busca financiar las obras de la segunda etapa de la Concesión.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición del Concesionario

1. Norvial está compuesto por Graña y Montero S.A.A. con un 67% y JJC Contratistas Generales S.A. con un 33%. Graña y Montero S.A.A. es una empresa constituida el 12 de agosto de 1996, es la matriz del Grupo Graña y Montero siendo su actividad principal efectuar inversiones en empresas afiliadas y subsidiarias. Por su parte, JJC Contratistas Generales S.A. es una empresa que pertenece al Grupo JJC, se dedica al desarrollo de proyectos de ingeniería y construcción¹.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

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

CUADRO N° 1: DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

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

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

4. 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 primero². Las obras de la primera etapa se iniciaron en el 2003 y se terminaron en mayo de 2008.
5. 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). Sin embargo, dicho monto se actualiza en razón que la Dirección General de Concesiones de Transporte mediante Oficio N° 1234-2014-MTC/25, procedió a

¹ Ver: <http://www.equilibrium.com.pe/Norvial.pdf>

² Modificación efectuada por Adenda N° 1.



actualizar el Presupuesto de la Primera y Segunda Etapa al 31 de marzo de 2014. Dicho monto asciende a USD 137,9 (incluye IGV)³.

6. La única tarifa regulada por el Contrato de Concesión es el peaje que el Concesionario debe cobrar por vehículo ligero o por eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la Cláusula 8.17 a) del Contrato de Concesión, en el cual se determinó un mismo monto de peaje para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado. Cabe señalar que el cronograma de ajuste tarifario fue modificado luego por la Adenda N° 1.
7. 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. El Concesionario debe efectuar pagos o transferencias a favor del Estado por dos conceptos, Retribución al Estado y Aporte de Regulación. La primera 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.
9. La segunda 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).
10. Finalmente, se han suscrito 4 adendas al Contrato de Concesión. La Primera Adenda se suscribió el 8 de noviembre de 2004 y consiste en modificaciones para facilitar el Financiamiento de la Concesión, determinación de nuevas condiciones para la ejecución de obras, modificación de los procedimientos relacionados con la caducidad de los Concesión y su liquidación, así como precisiones a los mecanismos de suspensión de la Concesión y de solución de controversias.
11. La Segunda Adenda suscrita el 31 de octubre de 2005 consiste en la modificación de las cláusulas 8.19, 9.5 y 9.6 y 11.7. Dichas modificaciones consisten en la precisión del destino de la retribución hacia el Fondo Vial, constitución de garantías a favor de los Acreedores permitidos y precisión respecto de las relaciones del Concesionario con terceros que realicen actividades dentro del derecho de vía.
12. La Tercera Adenda 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 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.
13. La Cuarta Adenda se aprobó mediante la Resolución Ministerial N° 740-2015 MTC/01 de fecha 18 de diciembre de 2015, con lo que queda abierta la posibilidad de que el Concedente pueda solicitar cambios en el Expediente Técnico. Este acuerdo posibilita plantear soluciones a los

³ Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.



Expedientes Técnicos de las Obras Obligatorias de los Pasos a Densivel de Centenario, Perú y San Martín; así como otras que requieren expropiaciones difíciles de lograr.

I.3. Área de Influencia

14. El área de influencia de la carretera comprende las rutas de Ancón a Huacho (ida y vuelta) y de Huacho a Pativilca (ida y vuelta). Cabe señalar que el tramo Huacho - Pativilca es la principal vía de conexión entre el norte del país y la ciudad de Lima, por la cual transita carga destinada no solo 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.

I.4. Principales activos de la Concesión

15. La Concesión cuenta con los siguientes activos:
- Autopista Ancón – Huacho (103 km).
 - Serpentin de Pasamayo (22 km).
 - Tramo Huacho – Pativilca (57 km).
 - 3 modernas estaciones de peaje que cuentan con sistemas de control eficientes y confiables.
 - 4 grúas y 2 ambulancias.

I.5. Hechos Relevantes

16. Se aprobó la Adenda N° 4 al Contrato de Concesión con lo que queda abierta la posibilidad de que el Concedente pueda solicitar cambios en el Expediente Técnico. Este acuerdo posibilita plantear soluciones a los Expedientes Técnicos de las Obras Obligatorias de los Pasos a Densivel de Centenario, Perú y San Martín; así como otras que requieren expropiaciones difíciles de lograr⁴.

⁴ Plan de Negocios del 2016 del Concesionario.



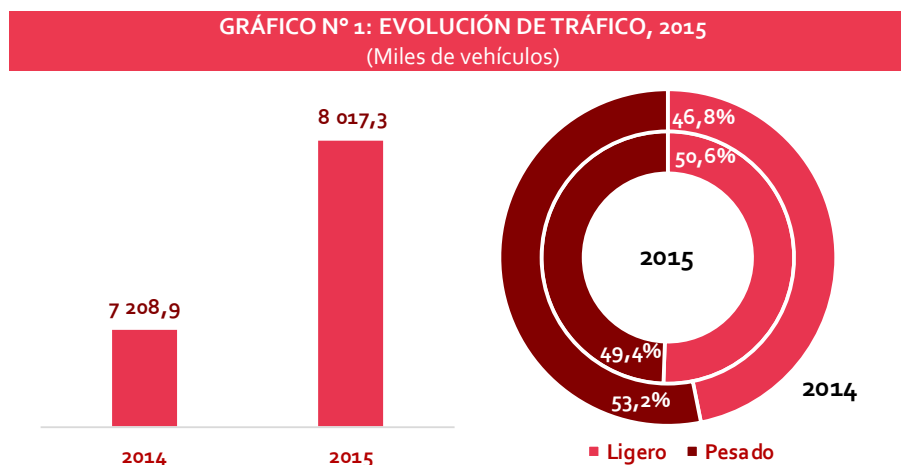
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

17. 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.
18. 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).
19. 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.
20. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
 - Servicio de Código rápido.
 - Sistema de vales prepago.



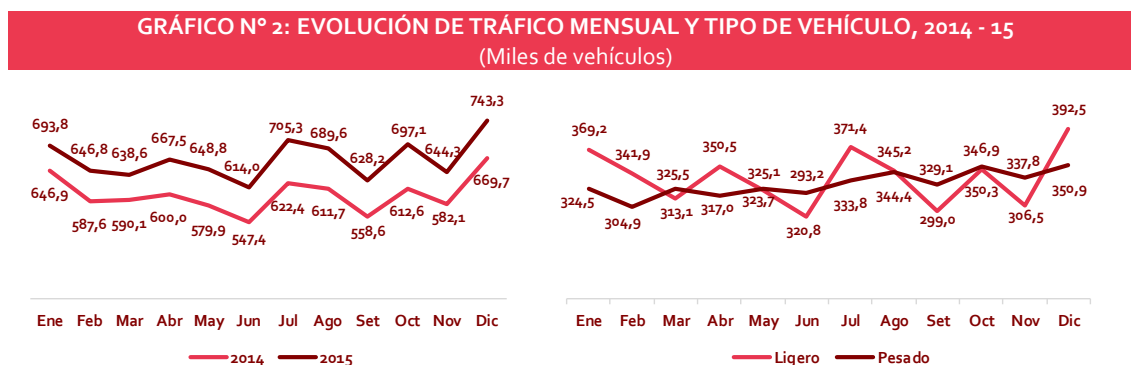
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

21. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2015 alcanzó los 8,0 millones de vehículos, de los cuales el 50,6% fueron vehículos livianos (4,1 millones) y el 49,4% restante fueron vehículos pesados (4,0 millones). El tráfico vehicular registró un aumento del 11,2% como consecuencia del incremento de la afluencia del 20,0% de vehículos ligeros (676,3 mil) y 3,4% de vehículos pesados (132,1 mil), con respecto a lo experimentado en el 2014.



Fuente: Norvial.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

22. Con respecto al flujo vehicular, se observa que existe una coincidencia en el comportamiento del tráfico de vehículos; así, diciembre es el mes con mayor tráfico en los dos últimos años, con 669,7 y 743,3 miles de vehículos en los años 2014 y 2015⁵. Asimismo, se puede mencionar la presencia de picos en la evolución mensual, tales como, enero, julio y octubre.



Fuente: Norvial.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

23. Con respecto al flujo vehicular mensual por tipo de vehículo, el cuadro anterior muestra que los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2015 fueron enero, julio y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano y fiestas patrias; mientras que los meses con menor afluencia fueron mayo, junio, setiembre⁶. En el caso de los vehículos pesados, el mayor volumen de tráfico se registró durante los meses de agosto, octubre y diciembre; mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero y abril.

⁵ Cabe mencionar que este comportamiento se viene repitiendo en los años anteriores. Ver Informes de Desempeño de años anteriores.

⁶ Cabe mencionar que este comportamiento también se ve reflejado en años anteriores. Para ello ver Informes de Desempeño anteriores.



24. Por otro lado, en relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2015, se puede observar que la estación Paraíso recibió la mayor cantidad de tráfico, a saber, 3,0 millones de vehículos (37,7% del total), seguida por la estación Variante de Pasamayo con 2,9 millones de vehículos (36,3%); mientras que la estación de Serpentín recibió 2,1 millones de vehículos, representando el 26,0% del tráfico total. Adicionalmente, se observa que la estación Variante de Pasamayo se caracterizó por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos; en efecto, del total de vehículos que transitan por dicha estación el 93,3% corresponde a vehículos ligeros.

CUADRO N° 2: EVOLUCIÓN DE TRÁFICO TIPO DE VEHÍCULO Y ESTACIÓN DE PEAJE, 2014 - 15
(En miles de unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	2014			2015		
	LIGERO	PESADO	TOTAL	LIGERO	PESADO	TOTAL
Paraíso	1 081,9	1 650,7	2 732,5	1 317,4	1 706,2	3 023,6
Serpentín de Pasamayo	22,5	1 987,578	2 010,0	20,2	2 062,3	2 082,5
Variante de Pasamayo	2 272,6	193,725	2 466,3	2 715,6	195,6	2 911,2
Total	3 376,9	3 832,0	7 208,9	4 053,2	3 964,1	8 017,3

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

25. En contraste con lo anterior, en las estaciones Paraíso y Serpentín, predomina el tráfico de vehículos pesados, representando en cada uno el 56,4% y 99,0% de sus respectivos tráficos, tal como se puede observar en el cuadro anterior.
26. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, la garita Variante de Pasamayo fue la de mayor crecimiento (alrededor del 18,0%), mientras que las estaciones de Paraíso y Serpentín registraron crecimientos del 10,6% y 3,6%, respectivamente. Con respecto al crecimiento de los vehículos livianos, se tiene que el mayor crecimiento se presentó en la estación Paraíso (21,8%); en cuanto a los vehículos pesados, el de mayor crecimiento fue la garita Serpentín de Pasamayo que registró un incremento de 3,8%.
27. Finalmente, en cuanto al número de ejes cobrables de vehículos pesados se registró una mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (7 439,6 mil ejes). De las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la estación de Serpentín de Pasamayo es la que presenta mayor tráfico por ejes cobrables (8 034,7 miles de ejes), siendo su tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables, al igual que la estación de Paraíso. Caso diferente ocurrió en la Estación Variante de Pasamayo, donde el tráfico se caracterizó por vehículos de 3 y 2 ejes.

CUADRO N° 3: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2014 - 15
(Miles de ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NUMERO DE EJES COBRABLES								2015	2014
	2	3	4	5	6	7	8	9		
Paraíso	1 006,6	1 259,0	506,0	519,4	3 293,6	21,7	5,9	1,1	7 930,6	7 490,1
Serpentín de Pasamayo	1 359,1	1 228,8	549,7	715,0	4 127,9	26,8	6,4	1,0	8 034,7	7 737,1
Variante de Pasamayo	230,1	213,3	23,8	2,3	18,1	0,1	0,0	0,0	3 203,5	2 757,1
Total	2 595,8	2 701,1	1 079,6	1 236,7	7 439,6	48,6	12,3	2,1	19 168,8	17 984,3

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

Nota: El total del 2015 incluye los ejes cobrables de vehículos livianos.



28. Finalmente, el número de ejes cobrables se incrementó en 6,6% respecto al año anterior, principalmente, por los incrementos en las estaciones Variante de Pasamayo y Paraíso que se incrementaron 16,2% y 5,9%, respectivamente.



IV. TARIFAS

29. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado al cobro de una Tarifa (compuesta por el Peaje más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro aporte de ley) como contraprestación por el servicio público materia del Tramo Ancón Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte. Por su parte, el Peaje está regulado y será reajustado anualmente en función de: (i) las variaciones del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el *Consumer Price Index* (CPI) de EEUU; y, (ii) las devaluaciones del Nuevo Sol frente al Dólar⁷.
30. La Adenda N°1 estableció la actualización de las tarifas reguladas de forma anual, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Peaje = \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_o} \right) \times TC_i \right] + \left[(US\$1.50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_o} \right) \times TC_o \right]$$

Donde:

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

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

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

CPI: es el Índice de Precios al Consumidor (*Consumer Price Index*) de EEUU. Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI del mes anterior.

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

IPC: es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el INEI.

31. El 16 de julio de 2015 se ajustaron las tarifas por inflación, pasando de S/. 6,60 a S/. 7,10, lo que representó un incremento de 7,6%. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes durante el 2015.

CUADRO N° 4: TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO EN EL 2015
(En Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	A partir 16/07/2014		A partir 16/07/2015	
		Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Vehículos Livianos	Por unidad	5,59	6,60	6,02	7,10
Vehículos Pesados	Por eje	5,59	6,60	6,02	7,10

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

⁷ De acuerdo con la Resolución de Gerencia General N°035-2007-GG-OSITRAN, se aprobó que a partir del 16 de julio del 2007, la sociedad concesionaria realice un ajuste ordinario por inflación cada 12 meses, de acuerdo con la fórmula indicada en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.

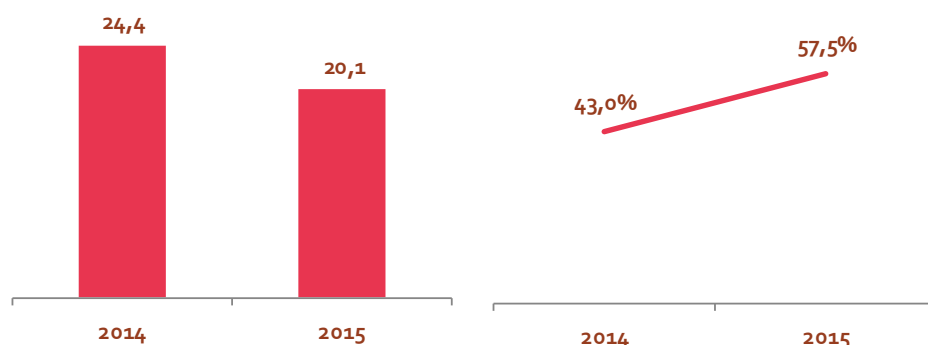


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

32. Con relación a las inversiones, como se ha mencionado existen dos etapas. La primera fue culminada en el 2008, y consistió en la construcción de las obras viales de acuerdo al siguiente detalle:
- Tramo entre Huacho (Km. 147+000) - Primavera (Km. 161+440), con Acta de Recepción de Obra del 03 de setiembre de 2008.
 - Tramo entre Primavera (Km. 161+440) - Desvío de Ámbar (Km. 184+800), con Acta de Recepción de Obra del 29 de noviembre de 2005.
 - Tramo entre Desvío de Ámbar (Km. 184+800) - Pativilca (Km. 204+260), con Acta de Recepción de Obra del 16 de setiembre de 2008.
33. La segunda etapa se inició el 01 de abril de 2014, la cual consiste en la construcción de la segunda calzada entre Huacho (Km. 147+000) y Pativilca (Km. 204+260), las mismas que se encuentran con un avance de 68,9%⁸ a fines de 2015.
34. Por otro lado, durante 2015, la inversión reconocida fue de USD 20,1 millones (incluye IGV), lo cual fue inferior en 17,7% respecto al año anterior. Esta inversión consiste en la construcción del puente Huaura, puente Supe, puente Pativilca⁹ y los 43 340 km de carreteras¹⁰.

GRÁFICO N° 3: INVERSIONES RECONOCIDAS Y PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO, 2014 - 15
(Millones de USD, con IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

35. Al cierre del 2015, las inversiones acumuladas reconocidas fueron de USD 79,3 millones, lo cual representa el 57,5% de ejecución de la inversión comprometida.

V.2. Pagos al Estados

36. Para el 2015, el monto efectivamente pagado por concepto de retribución al Estado que realizó Norvial ascendió a S/. 2,8 millones, lo que representó una disminución de 46,3%, al registrado en el año anterior. Esta significativa disminución se puede explicar porque durante los meses de julio a diciembre no se registraron pagos por parte del Concesionario.

⁸ Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

⁹ Planes de negocios 2016 del Concesionario.

¹⁰ Idibem



37. El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 1,2 millones durante el 2015, monto 18,8% superior respecto a lo pagado en el 2014; ello se debe al aumento del tráfico de vehículo en el 2015 (como se explicó anteriormente) y, por consecuencia, a los ingresos por peaje.

CUADRO N° 5: PAGOS AL ESTADO, 2014 - 15
(Miles de Soles)

CONCEPTO	2014	2015
Autoridad Portuaria Nacional - APN	5 387,3	2 884,7
OSITRAN	981,4	1 165,6
Total	6 368,7	4 050,3

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

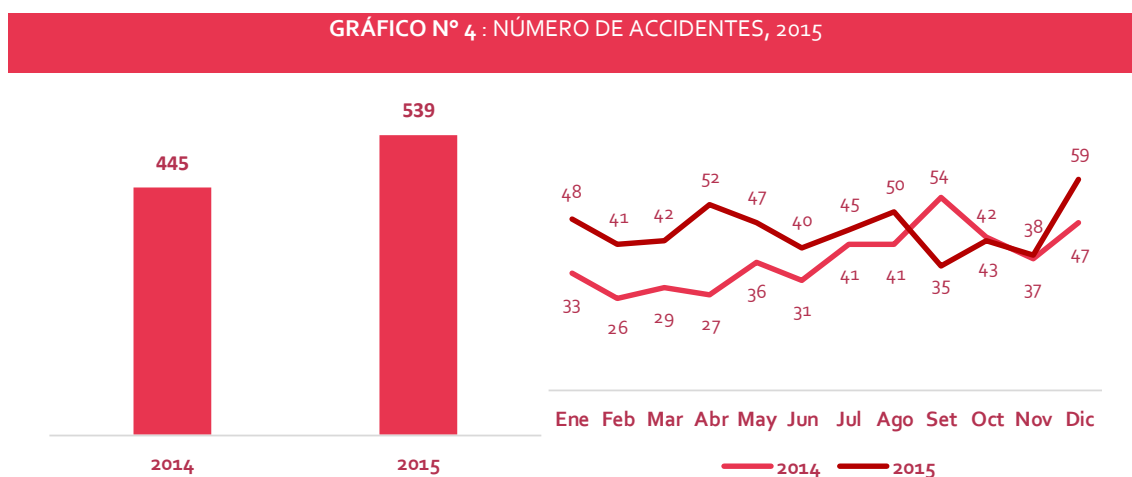
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



VI. NIVELES DE SERVICIO

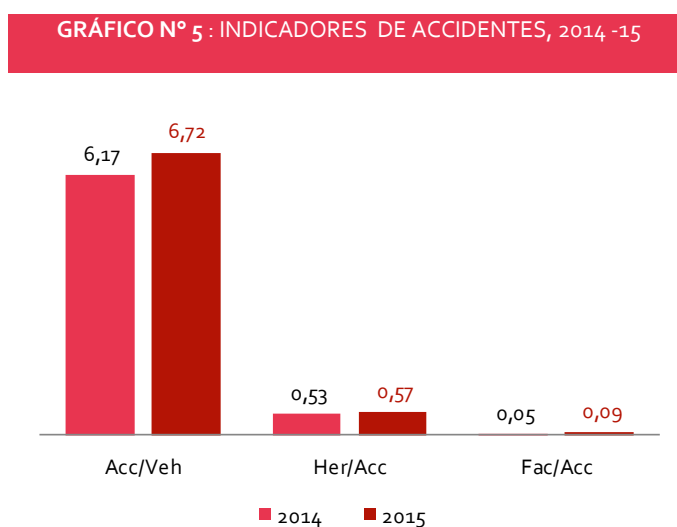
VI.1. Accidentes

38. Durante el 2015 ocurrieron 539 accidentes, lo que significó un incremento del 21,1% respecto del año anterior. En cuanto a la evolución mensual, en los meses de abril y diciembre se dieron la mayor cantidad de accidentes, mientras que en los meses de setiembre y noviembre se registraron las menores cantidades de los mismos.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

39. Por su parte, el número de heridos en dichos accidentes fue de 781, siendo octubre el de mayor número de heridos (117 heridos). De otro lado, el número de fallecidos ascendió a 47, de los cuales el mes de diciembre se tuvo el mayor número (9 fallecidos).
40. Como se observa en el siguiente gráfico, al igual que el número de accidentes en 2015, el índice de accidentes por cada 100 mil vehículos (Acc/vehic) registró un aumento de 0,55 puntos en relación al año anterior. Por su parte, el porcentaje de accidente con heridos (Herid/Acc) se aumentó 0,4% entre 2014 y 2015; mientras que el porcentaje de accidentes con fallecidos (Muert/Acc) se incrementó 0,04% en dicho periodo.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN y Plan de Negocios del Concesionario.



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. Atención de emergencias

41. En el 2015 existieron 9 125 llamadas de emergencias lo que representó un incremento de 17,6% respecto al año anterior. En particular, el mayor número de estas llamadas corresponden a auxilio mecánico (78,8%), participación ligeramente menor a la presentada en el 2014 (80,2%). Como se observa estos eventos representan una característica importante en las llamadas de emergencia dentro de la Concesión. Otro evento también recurrente pero en mucha menor frecuencia es el auxilio médico, en efecto, el 2014 y 2015 este evento tuvo una participación de 11,3% y 12,1%, respectivamente.

CUADRO N° 6 : NÚMERO DE LLAMADAS DE EMERGENCIA, 2014- 15

EVENTO REPORTADO	2014		2015	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
Auxilio mecánico	6 226,0	80,2%	7 195,0	78,8%
Auxilio médico	878,0	11,3%	1 106,0	12,1%
Accidente de tránsito	495,0	6,4%	635,0	7,0%
Otros	161,0	2,1%	189,0	2,1%
Total	7 760,0	100,0%	9 125,0	100,0%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

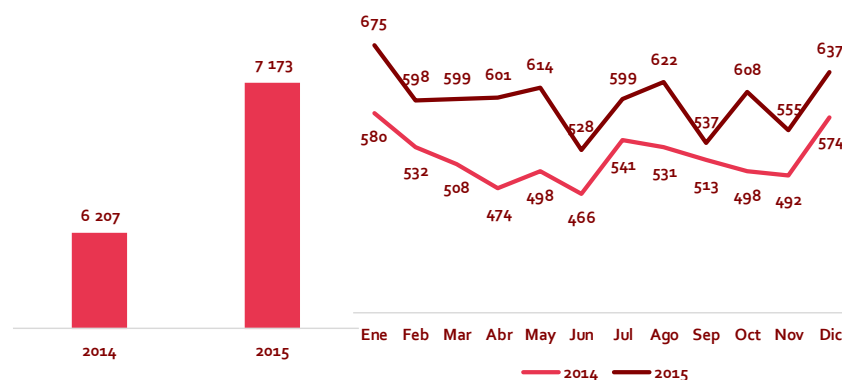
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

42. De otro lado, ambos eventos (auxilio mecánico y auxilio médico) presentaron aumentos en el número de llamadas respecto al año anterior. Así, auxilio mecánico se incrementó en 15,6% y auxilio médico en 26,0%.

VI.3. Auxilio mecánico

43. En el 2015, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 7 173, lo cual representó un incremento del 15,6% respecto al año anterior. A nivel mensual se puede señalar que los meses de enero y diciembre son aquellos en los que se presentan el mayor número de estos eventos, a saber, 675 y 637, respectivamente. Esto podría estar explicado por el mayor número de tráfico de vehículos que se presenta en dichos meses.

GRÁFICO N° 6 : NÚMERO DE ACCIDENTES, 2015



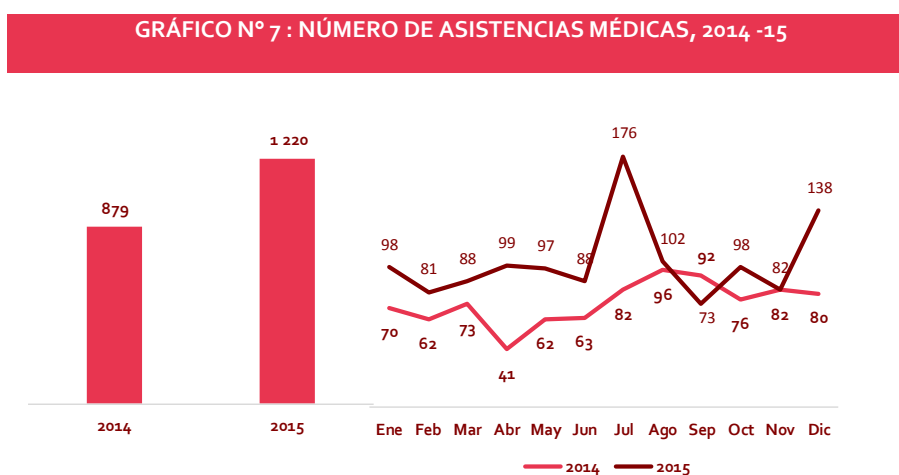
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



VI.4. Asistencia médica

44. En el 2015, el número de prestaciones por el servicio de asistencia médica se incrementó en 38,8%, alcanzando las 1 220 prestaciones. A nivel mensual, los meses de julio y diciembre presentaron el mayor número asistencias médicas alcanzando los 176 y 138 prestaciones. Cabe precisar que estos máximos pueden estar relacionados con el mayor número de tráfico vehicular presentado en esos meses y, en ese sentido, sería un comportamiento repetido. Sin embargo, como se observa en el 2014 este patrón no se repite a pesar que el tráfico de vehículos en dicho año también es importante en los meses de julio y diciembre. En consecuencia, los mayores números de asistencias médicas podrían estar explicados por razones distintas a la estacionalidad.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.5. Reclamos, Sanciones y Penalidades

45. En el 2015, el número de reclamos presentados ascendió a 8, los cuales se distribuyeron de la siguiente manera: 3 declarados inadmisibles, 1 improcedente, 4 infundados y cero fundados. En línea con lo anterior, durante el 2015, Norvial no ha presentado alguna sanción o penalidad¹¹.

¹¹ Gerencia de Supervisión y fiscalización del OSITRAN.



VII. ANALISIS FINANCIERO

VII.1. Estados Financieros

a) Estado de resultados integrales

46. En el año 2015, Norvial obtuvo ingresos por un monto de S/. 110,9 millones, lo cual representó un incremento de 13,0%, respecto al año anterior. Los ingresos provienen de los peajes cobrados, por lo que dicho incremento responde al incremento en el flujo vehicular y el incremento en el peaje.
47. Los costos de servicio representaron el 41,3% de los ingresos registrados durante el año, los cuales comprenden costos de operación de la carretera (S/. 10,2 millones), costos por mantenimiento periódico (S/. 17,5 millones), la retribución al Concedente y el Aporte por Regulación a OSITRAN. Adicionalmente, se incorpora el gasto por amortización del intangible (S/. 10,5 millones) y depreciación (S/. 215 mil). De lo cual, se registró una utilidad bruta de S/. 63,3 millones, lo que representó un incremento de 15,0% con respecto a la cifra registrada en 2014.
48. Asimismo, se observa que la utilidad operativa representó el 52,4% de los ingresos en el 2015, lo cual es un porcentaje ligeramente mayor al presentado el 2014 (52,3%), lo que significa una mayor eficiencia operativa del Concesionario. Finalmente, la utilidad neta presentó un aumento de 31,4% respecto al año anterior.

CUADRO N°7 : ESTADO DE RESULTADOS, 2014 – 15
(Miles de Soles)

	2015	2014
Ingresos		
Recaudación de peajes	110 910	98 178
Ingresos por construcción de calzadas		
Costos de los servicios	- 45 857	- 41 784
Otros costos de operación	- 1 749	- 1 358
Utilidad bruta	63 304	55 036
Gastos de administración	- 5 137	- 3 729
Otros gastos de operación		2
Utilidad de operación	58 167	51 309
Otros ingresos (gastos)		
Gastos financieros	- 3 883	- 9 421
Ingresos financieros	186	110
Utilidad antes de impuesto a la renta diferido	54 470	41 998
Impuesto a la renta	- 13 611	- 10 908
Utilidad neta del periodo	40 859	31 090

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

b) Estado de Situación Financiera

49. En el 2015, Norvial tuvo un Activo de S/. 420,9 millones lo cual representó un incremento de 78,0% respecto año anterior. Dicho incremento fue impulsado, principalmente, por el avance de las obras comprendidas en la segunda etapa de obras. De ahí el incremento de la cuenta



Activos intangibles que representa el 82,6% del Activo Total y que incremento en 62,3% respecto al año anterior.

50. Adicionalmente, el Concesionario cuenta con cuentas por cobrar comerciales por S/. 3,5 millones correspondiente a derechos de cobro al Ministerios de Transporte y Comunicaciones por estudios de obras complementarias y por los desembolsos incurridos en interferencias de luz y redes telefónicas.
51. De otro lado, la Concesión tuvo un Pasivo de S/. 260,3 millones lo que representó un incremento de 137,2%, respecto al año anterior. Ello está explicado por la incorporación de los fondos provenientes de la Primera Emisión y el primer desembolso de la Segunda Emisión de bonos corporativos emitidos en julio de 2015. En cuanto a la Cuentas por pagar a relacionadas corresponden, principalmente, a pagos que el Concesionario debe realizar al Consorcio Huacho – Pativilca (S/. 12,8 millones) por la construcción de la segunda calzada.
52. Finalmente, en el 2015, el Patrimonio Neto llegó a S/. 160,6 millones lo que constituyó un aumento de 26,7% producto del incremento de los Resultados Acumulados.

CUADRO N° 8: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2014 - 15
(Miles de Soles)

	2015	2014		2015	2014
ACTIVO			PASIVO CORRIENTE	79 634	109 133
ACTIVO CORRIENTE	43 513	6 438	Otros pasivos financieros	55 428	89 615
Efectivo y equivalente de efectivo	38 276	5 500	Cuentas por pagar comerciales	833	691
Cuentas por cobrar comerciales	3530	0	Cuentas por pagar a empresas afiliada	16 684	17 608
cuentas por cobrar a partes relacionadas	0	0	Otras cuentas por pagar	1 152	1 219
Otras cuentas por cobrar	743	26	Otras provisiones	-	-
impuestos y gastos pagados por anticipado	618	566	Bonos	5 537	-
Costo diferido	346	346			
ACTIVO NO CORRIENTE	377 392	230 055	PASIVO NO CORRIENTE	180 686	634
Fondo sujeto a restricción	3 811	4 157	Deuda de largo plazo	180 686	634
Gastos contratados por anticipado	6 763	2 416	TOTAL PASIVO	260 320	109 767
Cuentas por pagar a partes relacionadas	408	408			
Otras cuentas por cobrar	15 454	3 826	PATRIMONIO NETO	160 585	126 726
Mobiliario y equipo, neto	620	839	Capital	55 136	55 136
Activos intangibles (en concesión)	347 680	214 155	Reserva legal	11 027	11 027
Impuesto a la renta diferido	2 656	4 254	Resultados acumulados	94 422	60 563
TOTAL ACTIVO	420 905	236 493	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	420 905	236 493

Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VII.2. Indicadores Financieros

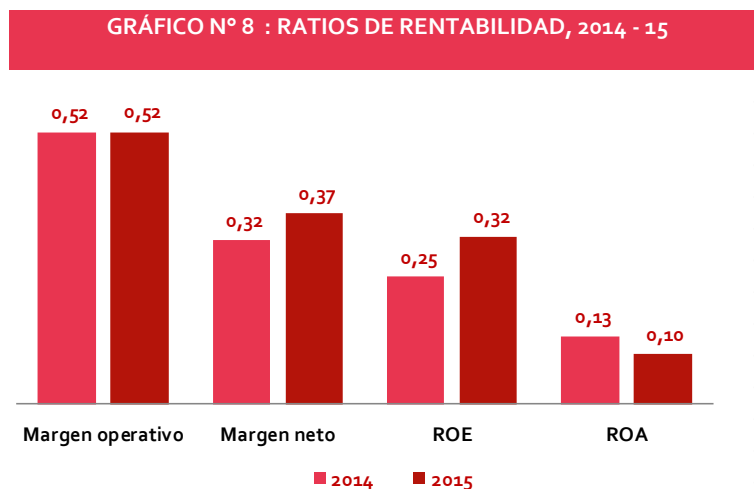
a) Ratios de Rentabilidad

53. Los ratios de rentabilidad están definidos como aquellas razones que miden las ganancias generadas por diversas variables. En ese sentido, el margen operativo y margen neto mide las ganancias generadas por las ventas, en consecuencia, los indicadores muestran que existe una mejora en la relación con la utilidad neta, es decir, cada unida vendida genera una mayor utilidad neta, que como se ha visto anteriormente, por un menor gasto financiero respecto a las ventas que el Concesionario presenta en el 2015 respecto al 2014. Por su parte, el ROE¹² que indica la rentabilidad de los accionistas muestra que la ganancia del inversionista se ha

¹² Por las siglas en inglés de *Return on Equity*



incrementado respecto al año anterior. En efecto, cada sol invertido por el accionista le genera una rentabilidad de S/. 0,32, valor mayor al S/. 0,25 registrado en el 2014.



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de Norvial
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

54. En contraste con ello, el ROA¹³ que mide la rentabilidad por cada sol invertido en la empresa, muestra una disminución en la rentabilidad por cada sol invertido en la Concesión. Esto principalmente por un aumento importante de los activos.

b) Ratios de Liquidez

55. Los ratios de liquidez son aquellas razones que indican la cobertura sobre la deuda de corto plazo que tiene la empresa. En ese sentido, todos los ratios de liquidez indican que Norvial ha mejorado su cobertura respecto al año anterior; esto es, los activos líquidos pueden cubrir su deuda de corto plazo al menos en 50%. En particular, la liquidez clásica¹⁴ que tiene un valor de 0,55 indica que en la medida que su deuda de corto plazo sea exigible el Concesionario sólo podrá cubrir el 55% de dicho compromiso. Similarmente, la prueba ácida¹⁵ que tiene el valor de 0,53 indica que si la necesidad de cubrir la deuda de corto plazo es inmediata sólo se podrá corresponder con el 53% de la deuda.

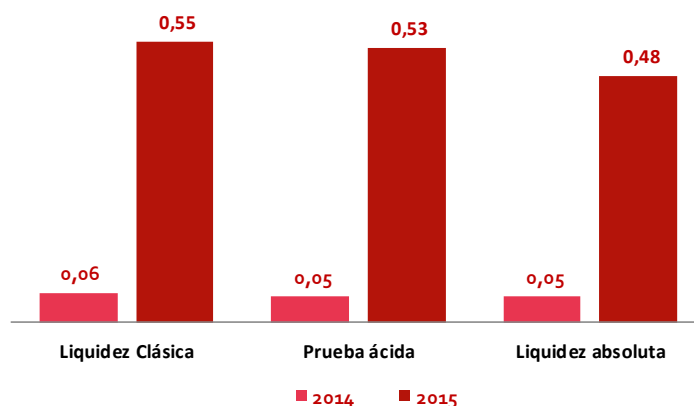
¹³ Por las siglas en inglés de *Return on Assets*.

¹⁴ El ratio liquidez clásica consiste en la relación del activo corriente respecto pasivo corriente y mide la capacidad de la empresa de pagar deuda de corto plazo.

¹⁵ El ratio Prueba ácida consiste en la relación del activo corriente menos inventario respecto pasivo corriente y mide la capacidad de la empresa de pagar deuda en el plazo inmediato.



GRÁFICO N° 9 : RATIOS DE LIQUIDEZ, 2014 - 15

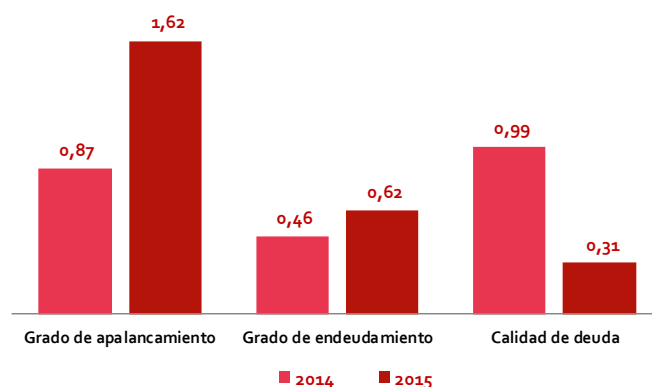


Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de Norvial.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

c) Los ratios de endeudamiento

56. Los ratios de endeudamiento miden la capacidad de la empresa frente a sus deudas de corto y largo plazo. En ese sentido, el grado de apalancamiento y el grado de endeudamiento nos indica que el Concesionario ha aumentado el financiamiento de terceros respecto a capital propio de la Concesión, esto como consecuencia de un mayor endeudamiento para el inicio de la segunda etapa de obra. Ello también se ve reflejado en la disminución del ratio calidad de deuda toda vez que este financiamiento para la segunda etapa es principalmente deuda de largo plazo.

GRÁFICO N° 10 : RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, 2014 - 15



Fuente: Estados Financieros Auditados 2015 de Norvial.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



VIII. CONCLUSIONES

- En el 2015 el Concesionario registró 8,0 millones de vehículos lo que representó un incremento de 11,2% respecto al año anterior. Ello como consecuencia del incremento de la afluencia de 20,0% de vehículos ligeros (676,3 mil) y 3,4% de vehículos pesados (132,1 mil), con respecto a lo experimentado en el 2014.
- A nivel de estación, la garita Paraíso recibió la mayor cantidad de tráfico, a saber, 3,0 millones de vehículos (37,7% del tráfico total), seguida por la estación Variante de Pasamayo con 2,9 millones de vehículos (36,3% del tráfico total); mientras que la estación de Serpentin recibió 2,1 millones de vehículos, representando el 26,0% del tráfico total. Adicionalmente, se observa que la estación Variante de Pasamayo se caracteriza por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos; en efecto, del total de vehículos que transitan por dicha estación el 93,3% corresponde a vehículos ligeros.
- En cuanto a los ejes cobrables de vehículos pesados se registró una mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (7,4 millones de ejes).
- En el 2015, las tarifas se incrementaron de acuerdo a la inflación. Así, en julio de dicho año la tarifa se incrementó a S/. 7,1 (incluido IGV), lo cual representó un incremento de 7,6% respecto al año anterior.
- Las inversiones reconocidas alcanzaron los USD 20,1 millones lo que significó una disminución de 17,7% respecto al año anterior. Dicha inversión dio como resultado un cumplimiento de 57,5% de la inversión comprometida. Las inversiones reconocidas en el año 2015 corresponden a la Segunda Etapa de obras del tramo concesionado. Estas consisten en 3 puentes y 43 340 km de carretera.
- El pago al Estado corresponde a la retribución al Estado y los Aportes por Regulación los cuales presentaron diversos resultados, por un lado, la retribución tuvo una disminución de 46,5%, mientras los Aportes de Regulación se incrementaron 18,8%.
- El número de accidentes fue de 539 lo que representó un incremento de 21,1% respecto al año anterior. Del mismo modo, el número de llamadas por emergencia se incrementó en 17,6% respecto al año anterior. Asimismo, el número de auxilio mecánico y asistencia técnica se incrementó 15,6% y 38,8%, respectivamente. Finalmente, el Concesionario no recibió sanción ni penalidad en el 2015.
- Norvial ha registrado un incremento de 13,0% de los ingresos respecto al 2014. En esa misma línea, la utilidad operativa se incrementó 13,4% y la utilidad neta un 31,4%. Los Activos se incrementaron en 78,0% respecto al año anterior, impulsado principalmente por las obras comprendidas en la segunda etapa de la Concesión.
- Finalmente, los ratios financieros muestran una mayor rentabilidad de los accionistas y una disminución de la rentabilidad de la empresa producto del financiamiento para las obras de la segunda etapa por parte de terceros. Por otro lado, los ratios de liquidez muestran una mejora en la cobertura en la deuda de corto plazo y, los ratios de endeudamiento indican un mayor financiamiento de la Concesión por parte de terceros, lo cual es lógico en la medida que se busca financiar las obras de la segunda etapa de la Concesión.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: NORVIAL S.A. Carretera: Red vial N° 5 Ancón – Huacho – Pativilca			
Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015			
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 (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.	Contrato de concesión
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	<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 1ra. 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 reversión de los bienes.	Cláusula 9.2. (p. 51 y 52)
9	Garantías a favor del concesionario	El Concedente se compromete a asegurar a la Sociedad concesionaria una garantía de ingresos por tráfico: <ul style="list-style-type: none">5 millones de US\$ para el primer año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.5,5 millones de US\$ para el segundo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.6 millones de US\$ a partir del tercer año y hasta el décimo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.	Cláusula 9.10. (p. 59)
10	Compromiso de inversión	La Inversión Proyectada Referencial es de USD 61 400 000,00 (sin incluir IGV).	Cláusula 1.5. (p. 09)



Concesionario: NORVIAL S.A.
Carretera: Red vial N° 5 Ancón – Huacho – Pativilca

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Primera Etapa:</u><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.▪ <u>Segunda Etapa (a más tardar años 12 y 13):</u><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. 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) 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.▪ Pólizas 3D.	Cláusula 10.2. (p. 60-62)
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)



Concesionario: NORVIAL S.A.
Carretera: Red vial N° 5 Ancón – Huacho – Pativilca

Fecha de actualización: 10 de noviembre de 2015

N°	Tema	Contenido	Ref.
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	<u>Tarifa máxima que se cobra según cronograma:</u> <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)

ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: RED VIAL N° 5 - TRAMO VIAL - ANCÓN - HUACHO - PATIVILCA

Concesionario	NORVIAL
Modalidad	AUTOSOSTENIBLE
Periodo:	2003 - 2015

a. Tráfico

	Unidad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Número de Vehículos		UNIDADES													
- Livianos	Vehículo	210 037	1 266 298	1 264 626	1 314 184	1 470 314	1 662 315	1 819 818	2 123 600	2 489 759	2 867 278	3 155 142	3 376 910	4 053 178	
- Pesados	Vehículo	422 968	2 404 733	2 441 683	2 598 455	2 832 524	3 006 843	2 997 595	3 220 435	3 456 091	3 646 979	3 780 754	3 831 981	3 964 125	
Número de Ejes cobrables															
- Livianos	Eje	210 037	1 266 298	1 264 626	1 314 184	1 470 314	1 662 315	1 819 818	2 123 600	2 489 759	2 867 278	3 155 142	3 376 910	4 053 178	
- Pesados	Eje	1 465 872	8 327 149	8 461 523	9 096 118	10 180 673	11 081 115	10 995 994	11 957 930	13 090 055	13 860 568	14 406 067	14 607 411	15 115 627	

Vehículos por Peaje:

Unidad Paraiso		243 849	1 428 727	1 446 146	1 539 600	1 706 494	1 867 349	1 928 623	2 122 543	2 317 770	2 505 913	2 673 376	2 732 532	3 023 597
- Livianos	Vehículo	72 180	440 637	444 682	468 247	530 882	603 099	659 961	742 646	835 676	934 236	1 032 411	1 081 854	1 317 365
- Pesados	Vehículo	171 669	988 090	1 001 464	1 071 353	1 175 612	1 264 250	1 268 662	1 379 897	1 482 094	1 571 677	1 640 965	1 650 678	1 706 232
Unidad Serpentin Pasamayo		249 317	1 408 512	1 433 842	1 524 714	1 607 813	1 627 656	1 550 452	1 656 910	1 789 472	1 888 902	1 959 038	2 010 028	2 082 463
- Livianos	Vehículo	746	4 885	5 160	7 659	10 574	12 214	9 664	9 924	12 052	13 721	15 160	22 450	20 212
- Pesados	Vehículo	248 571	1 403 627	1 428 682	1 517 055	1 597 239	1 615 442	1 540 788	1 646 986	1 777 420	1 875 181	1 943 878	1 987 578	2 062 251
Unidad Variante Pasamayo		139 839	833 792	826 321	848 325	988 531	1 174 153	1 338 338	1 564 582	1 838 608	2 119 442	2 303 482	2 466 331	2 911 243
- Livianos	Vehículo	137 111	820 776	814 784	838 278	928 858	1 047 002	1 150 193	1 371 030	1 642 031	1 919 321	2 107 571	2 272 606	2 715 601
- Pesados	Vehículo	2 728	13 016	11 537	10 047	59 673	127 151	188 145	193 552	196 577	200 121	195 911	193 725	195 642

Eje cobrable por Peaje:

Unidad Paraiso		685 396	3 936 816	3 989 218	4 300 432	4 862 410	5 380 683	5 441 152	5 974 447	6 552 672	7 024 737	7 419 106	7 490 078	7 930 592
- Livianos	Eje	72 180	440 637	444 682	468 247	530 882	603 099	659 961	742 646	835 676	934 236	1 032 411	1 081 854	1 317 365
- Pesados	Eje	613 216	3 496 179	3 544 536	3 832 185	4 331 528	4 777 584	4 781 191	5 231 801	5 716 996	6 090 501	6 386 695	6 408 224	6 613 227
Unidad Serpentin Pasamayo		847 439	4 807 064	4 895 749	5 248 091	5 725 151	5 996 032	5 739 185	6 232 759	6 865 058	7 258 221	7 536 338	7 737 138	8 034 703
- Livianos	Eje	746	4 885	5 160	7 659	10 574	12 214	9 664	9 924	12 052	13 721	15 160	22 450	20 212
- Pesados	Eje	846 693	4 802 179	4 890 589	5 240 432	5 714 577	5 983 818	5 729 521	6 222 835	6 853 006	7 244 500	7 521 178	7 714 688	8 014 491
Unidad Variante Pasamayo		143 074	849 567	841 182	861 779	1 063 426	1 366 715	1 635 475	1 874 324	2 162 084	2 444 888	2 605 765	2 757 105	3 203 510
- Livianos	Eje	137 111	820 776	814 784	838 278	928 858	1 047 002	1 150 193	1 371 030	1 642 031	1 919 321	2 107 571	2 272 606	2 715 601
- Pesados	Eje	5 963	28 791	26 398	23 501	134 568	319 713	485 282	503 294	520 053	525 567	498 194	484 499	487 909

b. Recaudación

Recaudación	Unidad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Recaudación Livianos	Soles	649 455	7 045 536	6 895 169	7 599 747	8 528 807	9 642 009	10 727 418	12 757 608	14 685 664	17 336 791	19 457 681	21 413 269	27 629 668
Recaudación Pesados	Soles	4 185 052	46 175 358	46 454 626	51 704 701	58 967 365	64 332 200	64 882 050	71 713 938	78 028 046	83 779 093	86 871 947	91 307 816	101 114 823
Tarjetas Prepago	Soles											2 502 426	3 109 165	2 094 642
Otros Ingresos	Soles											1 812 526	213 155	8 315 927
Total	Soles	4 834 507	53 220 894	53 349 795	59 304 448	67 496 172	73 974 208	75 609 468	84 471 546	92 713 709	101 115 884	110 644 580	116 043 405	139 155 061

c. Accidentes

Indicador	Unidad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidentes	Persona	219	296	365	420	490	449	410	400	371	402	365	445	535
Heridos	Persona	264	595	652	786	752	626	618	506	394	610	487	641	767
Fallecidas	Persona	38	55	48	44	44	74	66	37	29	49	31	27	46

Fuente: Norvial S.A., Estados Financieros Auditados y Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.



Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

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 Barnuevo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar Reátegui
Jefe de Regulación

Analistas de Estudios Económicos

Oscar Ubillús Ramirez
Sandra Queija de La Sotta
Victor Alejandro Chang Rojas
Wilmer Zela Moraya
Yessica Ochoa Carbajo

Practicantes

Dennier Anibal Agreda Lopez
Whiny Daise Espinoza Vega