

2011

Informe de Desempeño de la
Concesión de los tramos viales de la
Red Vial N°4: Pativilca – Santa -
Trujillo y Puerto Salaverry -
Empalme R01N

Gerencia de Regulación





Informe de Desempeño de la
Concesión de los tramos viales de la
Red Vial N°4: Pativilca – Santa –
Trujillo y Puerto Salaverry –
Empalme R01N

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN	5
I.1 Compromisos de inversión	6
I.2 Regulación tarifaria.....	7
II. SERVICIOS PRESTADOS.....	8
III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	9
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	10
V. TARIFAS REGULADAS.....	13
VI. INVERSIONES	13
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	14
VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	16
IX. APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN.....	17
ANEXO: Ficha del Contrato de Concesión	18

CUADROS

Cuadro N° 1: Tramos y sub-tramos viales en la Red Vial N° 4.....	6
Cuadro N° 2: Obras comprometidas por el Concesionario	6
Cuadro N° 3: Inversión proyectada referencial en la Red Vial N° 4.....	7
Cuadro N° 4: Ubicación de las unidades de peaje.....	8
Cuadro N° 5: Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por estación de peaje	11
Cuadro N° 6: Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo, 2010-2011	11
Cuadro N° 7: Variación anual del tráfico por estación de peaje	12
Cuadro N° 8: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables.....	13
Cuadro N° 9: Tarifas máximas aplicadas por el Concesionario, a partir del 10 de noviembre de 2011	13
Cuadro N° 10: Inversiones reconocidas al 31 de diciembre de 2011	14
Cuadro N° 11: Estado de Ganancias y Pérdidas de Autopista del Norte, 2010-2011	15
Cuadro N° 12: Balance General de Autopista del Norte, al 31 de diciembre de 2010 y 2011	16
Cuadro N° 13: Ratios financieros, 2010-2011	16

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa de la Infraestructura concesionada	5
Gráfico N° 2: Tráfico vehicular en la Red Vial N° 4.....	10
Gráfico N° 3: Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2011	12
Gráfico N° 4: Ingresos mensuales por unidad de peaje, 2011	14
Gráfico N° 5: Accidentes y daños personales en la Red Vial N° 4, 2011	17
Gráfico N° 6: Aporte por Regulación y Supervisión, 2011	17

RESUMEN EJECUTIVO

- i. La Red Vial N° 4 fue entregada en concesión a la empresa Autopista del Norte S.A.C. el 18 de febrero de 2009, por un plazo de 25 años, para su construcción, conservación y explotación. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la concesión es de tipo auto-sostenible e involucra un compromiso de inversión de US\$ 286,166 millones.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Accionistas de la Concesión	OHL Concesiones: 100%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Obras adicionales
Inversión comprometida	US\$ 286,166 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 31 de diciembre de 2011	US\$ 9,725 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	18 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	-

- ii. La Red Vial N° 4, con una longitud de 356 km, se encuentra ubicada en los departamentos de Lima, Ancash y La Libertad, formando parte de la Panamericana Norte desde la localidad de Pativilca, donde culmina la Red Vial N° 5, hasta Puerto Salaverry en Trujillo.
- iii. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, así como el esquema de regulación tarifaria. Así, la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte se encargará de la construcción de la segunda calzada en el tramo Pativilca-Trujillo, tres evitamientos (Virú, Casma y Huarmey), un intercambio vial (Salaverry), cuatro puentes, ocho óvalos, diez pasos a desnivel y cuarenta puentes peatonales.
- iv. En el año 2011 transitaron 6,347 millones de vehículos, representando un incremento de 29,4%, explicado por el inicio del cobro en la estación de peaje Fortaleza. De este total, el 99% estuvo sujeto al pago de peaje, (incluidos aquellos vehículos con tarifa diferenciada), de los cuales el 38% estuvo conformado por vehículos livianos y 62% por vehículos pesados. De estos últimos, aquellos con 3 y 6 ejes registraron mayores niveles de tráfico en términos de unidades vehiculares.
- v. La unidad de peaje de Vesique registró el mayor nivel de tráfico, seguida por la de Virú. De igual manera, ambas estaciones fueron las que recaudaron mayores ingresos por peaje (21,2 y 20,2 millones de Nuevos Soles, respectivamente).
- vi. Finalmente, la utilidad neta del 2011 ascendió a S/. 32,03 millones, monto 35,7% superior al obtenido el año anterior. Dicha mejora elevó en tres puntos porcentuales la rentabilidad neta del patrimonio.

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 4: TRAMO PATIVILCA – PUERTO SALAVERRY (AUTOPISTA DEL NORTE): AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

1. El 18 de febrero de 2009, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC) y la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C. (en adelante, AUNOR), suscribieron el contrato de concesión de los tramos viales de la Red Vial N° 4 (Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N), por un plazo de 25 años.
2. Dicho contrato responde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*), el cual transfiere las actividades de construcción, conservación y explotación de la infraestructura, más no su propiedad. Asimismo, la modalidad de la concesión es onerosa.
3. La Red Vial N° 4 se encuentra ubicada en los departamentos de Lima, Ancash y La Libertad. Tiene una longitud de 356 km y forma parte de la Panamericana Norte, desde la localidad de Pativilca, donde culmina la Red Vial N°5, hasta Puerto Salaverry en Trujillo.



4. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la obra incluye tres tramos viales, los cuales a su vez se subdividen en ocho sub-tramos, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1					
TRAMOS Y SUB-TRAMOS VIALES EN LA RED VIAL N° 4					
RUTA	TRAMO	SUB-TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD (Km)
R1N	Pativilca - Santa	Pativilca - Huarmey	206,700	292,200	85,50
		Huarmey - Casma	292,200	381,820	89,62
		Casma - Chimbote	381,820	416,100	34,28
		Chimbote - Santa	416,100	448,640	32,54
R1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa - Chao	448,640	512,800	64,16
		Chao - Virú	512,800	528,250	15,45
		Virú - Cruce de la Pan. Norte con Puerto de Salaverry	528,250	557,010	28,76
R10	Pto Salaverry - Empalme R01N	Salaverry - Empalme R01N	0,000	5,900	5,90
TOTAL					356,21

Fuente: Contrato de Concesión

I.1 Compromisos de inversión

- El proyecto abarca la construcción de la segunda calzada de la Red Vial N°4. El factor de competencia en la licitación 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). En vista que los postores ofrecieron construir el total de la vía, se consideró como factor de desempate la construcción de obras adicionales.
- Así, OHL se adjudicó la buena pro al ofrecer casi todas las obras por construir, con excepción de la vía de evitamiento de Chimbote. El siguiente cuadro muestra un resumen de estas.

Cuadro N° 2	
OBRAS COMPROMETIDAS POR EL CONCESIONARIO	
TIPO DE OBRA	DENOMINACIÓN
Construcción de la segunda calzada	Segunda calzada de los tramos Pativilca - Santa - Trujillo
Construcción de vías de evitamiento	Evitamiento Virú - Chao
	Evitamiento Casma
	Evitamiento Huarmey
Construcción de óvalos	Óvalo Puerto Morín
	Óvalo Desvío Chavimochic
	Óvalo Desvío Guadalupe
	Óvalo Samanco
	Óvalo Huambacho
	Óvalo Tortugas
	Óvalo Desvío Huaraz
Óvalo Desvío Paramonga	
Construcción de pasos a desnivel	10 pasos a desnivel
Construcción de puentes peatonales	20 puentes peatonales

Fuente: Contrato de Concesión

- De esta manera, la empresa concesionaria será responsable de los tramos que construya y de los que reciba del Estado, una vez que éstos sean rehabilitados. En suma, la inversión referencial asciende a US\$ 286,166 millones, tal como se muestra a continuación.

Cuadro N° 3	
INVERSIÓN PROYECTADA REFERENCIAL EN LA	
RED VIAL N° 4	
(En US\$, incluido IGV)	
DESCRIPCIÓN	MONTO
Segunda calzada	191 550 961
Obras nuevas	94 615 000
Evitamiento Virú - Chao	32 170 000
Evitamiento Casma	26 055 000
Evitamiento Huarmey	19 590 000
Obras varias	16 800 000
TOTAL	286 165 961

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

I.2 Regulación tarifaria

8. Como parte del derecho de explotación de la concesión, el Concesionario está facultado a cobrar un peaje (por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado) por el uso del tramo de la concesión. El peaje se encuentra regulado en la Sección IX del contrato de concesión.
9. Desde la fecha de inicio de la explotación en las unidades de peaje existentes, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la calzada actual, el Concesionario debe cobrar en la unidad de peaje comprendida dentro de dicho tramo un peaje de US\$ 1,50 más IGV. En las demás unidades de peaje correspondientes a la calzada actual, el Concesionario debe mantener el peaje vigente a la fecha de inicio de la concesión, hasta que se produzca la entrega del tramo Santa – Pativilca, en que el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje existentes y en la nueva unidad de peaje, un monto equivalente a US\$ 1,50 más IGV.
10. 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 más IGV. Esta tarifa se activará en el caso del primer peaje, sólo cuando se produzca la aceptación de las obras de al menos 60 km y para los peajes siguientes cuando se haya aceptado las obras hasta el peaje correspondiente.
11. Asimismo, según indica la cláusula 9.9, las tarifas de peaje serán reajustadas en forma ordinaria por el Concesionario.

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:

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

Donde:

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

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

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

CPI: Es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de EEUU. Para el mes i de ajuste se 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. SERVICIOS PRESTADOS

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

Cuadro N° 4 UBICACIÓN DE LAS UNIDADES DE PEAJE			
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
Fortaleza*	R1N	Pativilca - Huarmey	Km 220+280

(*) El peaje Fortaleza inició operaciones el 17 de febrero de 2011.
Fuente: Contrato de Concesión y Plan de Negocios 2012 de AUNOR

14. Asimismo, de acuerdo al contrato de concesión, AUNOR tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 km.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control.

III. HECHOS DE IMPORTANCIA

Estudio Definitivo de Ingeniería y Estudio de Impacto Ambiental

15. Mediante Resolución Directoral N° 178-2010-MTC/20 de marzo del 2010, el Concedente aprobó el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) para la construcción de la Segunda Calzada de la Red Vial 4: Pativilca – Santa – Trujillo, con excepción de los metrados y el presupuesto, los cuales se adjuntaron solamente a nivel informativo. Asimismo, se señala que el Concesionario deberá presentar el EDI de las obras de desempate.
16. Posteriormente, mediante Resolución Directoral N° 309-2010-MTC/20 de abril del 2010, el Concedente aprobó los metrados y el presupuesto de las obras obligatorias y de las obras de desempate, cuyo monto asciende a la suma de US\$ 286 165 960,82 Incluidos impuestos de Ley.
17. Al 31 de diciembre del 2011, están aún pendiente de presentación el EDI y el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de las obras de desempate, por parte del Concesionario.

Doble Calzada

18. La Sección V del Contrato de Concesión establece el procedimiento y los requisitos que se deben de cumplir para la entrega del área de terreno de la Concesión al Concesionario, indicándose que se deberá entregar como mínimo el 25% de las áreas de terreno necesarias (70 km) para la construcción de la Segunda Calzada, a los 60 días de acreditarse el Cierre Financiero. Según lo indicado en la Clausula 5.12 del Contrato de Concesión, debió entregarse el 6 de junio del 2010, libre de todo tipo de interferencias.
19. Al 15 de abril de 2010, el Concedente sólo había entregado al Concesionario 23,72 km en el tramo Casma – Huarmey (equivalente al 8,47% del área de terreno necesaria). Esto debido a la presencia de fibra óptica de los operadores de telefonía dentro del derecho de vía. El Concedente ha contratado a un tercero para la ejecución de los trabajos de remoción de fibra óptica, proyectándose su culminación para enero del 2012, sólo en el tramo Casma – Huarmey.
20. Al 31 de diciembre de 2011, el Concesionario se encuentra trabajando en la ejecución de la Segunda Calzada en las áreas liberadas (23,72 km desde noviembre del 2010 y 20,0 km desde diciembre del 2011, totalizando 43,72 km) en el tramo Casma – Huarmey, así como en la culminación de la Nueva Unidad de Peaje Fortaleza y en el Puente Culebras.

Calzada Existente

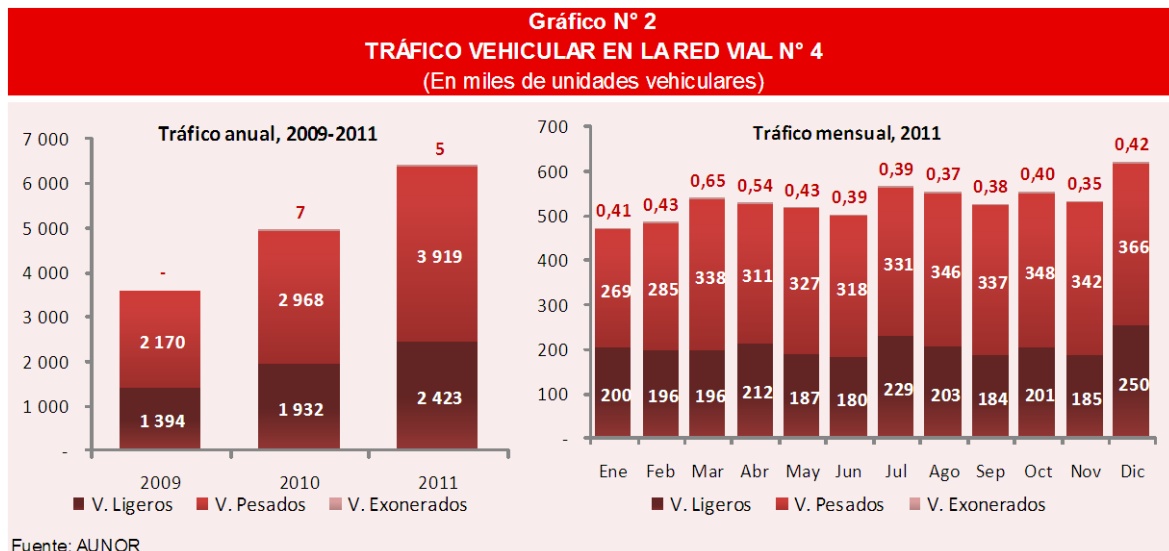
21. El 15 de julio de 2011, el Concedente hizo entrega al Concesionario de la Calzada Actual. En el Acta de Entrega, el Concesionario manifestó que recibe la Calzada Existente del tramo concesionado con observaciones a los índices de serviciabilidad.
22. A razón de ello, por mutuo acuerdo entre las partes, se firmó un Acta de suspensión de Obligaciones Contractuales por 90 días calendarios, contados desde el 16 de julio de 2011, a fin de definir los tramos de la Calzada Actual que no están cumpliendo con los Índices de Serviciabilidad exigidos en el Contrato de Concesión.
23. A la fecha, ya se cumplió el plazo solicitado, por lo que el Regulador ha cursado comunicación al Concedente a fin de que este informe sobre la continuidad de la

Suspensión de Obligaciones Contractuales y los avances alcanzados en los primeros 90 días calendarios.

24. Al 31 de diciembre de 2011, se mantienen suspendidas las obligaciones contractuales referidas a las labores de mantenimiento y operación de la calzada actual.

IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

25. Durante el año 2011 transitaron 6,347 millones de unidades vehiculares por la Red Vial N° 4, lo cual significó un crecimiento de 29,4% con relación al año anterior, explicado principalmente por el inicio del cobro de peaje en la nueva estación Fortaleza. De este total, el 0,1% estuvo comprendido por vehículos exonerados del pago de peaje,¹ los cuales se redujeron en 25% respecto del 2010.
26. Con respecto al flujo vehicular mensual, de manera similar a lo sucedido en el año 2010, el mes de mayor tráfico vehicular durante el 2011, tanto en vehículos livianos como pesados, fue diciembre, alcanzando un total de 616 983 unidades vehiculares.



27. En el siguiente cuadro se muestra cómo estuvo distribuido el flujo vehicular del 2011 entre las estaciones de peaje. Así, se puede observar que la estación de Vesique recibió la mayor cantidad de tráfico (34,2% del total), seguida por la estación de Virú (28,1%). Cabe señalar que ambas unidades de peaje tienen tarifas diferenciadas para ciertos vehículos, los cuales sumaron 545 264 durante el 2011. En la estación de Vesique los vehículos con tarifa diferenciada representaron el 17,9% del tráfico, mientras que en la estación de Virú simbolizaron el 8,8%.

¹ Son vehículos exonerados los vehículos militares de las Fuerzas Armadas, vehículos policiales, vehículos del Cuerpo de Bomberos, ambulancias de los servicios médicos.

Cuadro N° 5
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR
ESTACIÓN DE PEAJE, 2011
 (En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETO A PAGO DE PEAJE		VEHÍCULOS EXONERADOS	TOTAL
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Fortaleza	1 139 096	-	861	1 139 957
Huarmey	1 253 428	-	1 154	1 254 582
Vesique	1 781 848	388 502	1 970	2 172 320
Virú	1 622 494	156 762	1 183	1 780 439
TOTAL	5 796 866	545 264	5 168	6 347 298

Fuente: AUNOR

28. Al excluir los vehículos exonerados del pago de peaje, el tráfico total en 2011 se incrementó en 29,5% con respecto al año anterior, en términos de unidades vehiculares, y en 34,9%, en términos de ejes cobrables. El mayor flujo, tanto de unidades como de ejes, se observa en los dos últimos trimestres del año.

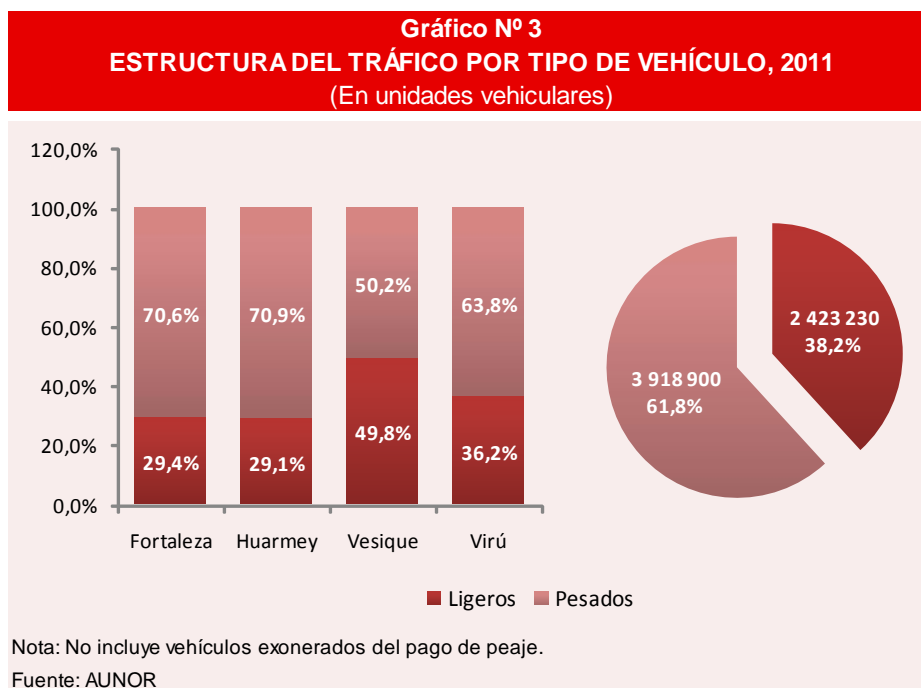
Cuadro N° 6
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, 2010-2011
 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2011				2011	2010	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	1 483 172	1 534 996	1 630 594	1 693 368	6 342 130	4 899 278	29,5%
Ligeros	591 286	578 862	616 618	636 464	2 423 230	1 931 654	25,4%
Pesados	891 886	956 134	1 013 976	1 056 904	3 918 900	2 967 624	32,1%
Ejes cobrables	4 078 166	4 379 232	4 658 654	4 871 200	17 987 252	13 331 822	34,9%
Ligeros	591 286	578 862	616 618	636 464	2 423 230	1 931 654	25,4%
Pesados	3 486 880	3 800 370	4 042 036	4 234 736	15 564 022	11 400 168	36,5%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

Fuente: AUNOR

29. Asimismo, la Red Vial N° 4 se caracteriza por servir principalmente al tránsito de vehículos pesados. Así, en el 2011 se registró un mayor flujo de estos vehículos (3,918 millones) en comparación con los vehículos ligeros (2,423 millones). En particular, las unidades de peaje de Fortaleza y Huarmey son las que registraron una mayor proporción de tránsito de este tipo de vehículos (superior al 70% del tráfico sin incluir vehículos exonerados). De manera similar, más de la mitad del tráfico en las estaciones de Vesique y Virú correspondió a este tipo de vehículos.



30. En cuanto a la variación del tráfico por unidad de peaje, la de Virú tuvo un mayor crecimiento porcentual en vehículos livianos, mientras que la de Huarmey tuvo un mayor crecimiento en vehículos pesados, tanto en términos porcentuales como absolutos.

Cuadro N° 7
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2010-2011
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2010	2011	VARIACIÓN ANUAL
Vehículos livianos			
Fortaleza	-	334 904	
Huarmey	338 268	364 654	7,80%
Vesique	1 014 018	1 079 806	6,49%
Virú	579 368	643 866	11,13%
Vehículos pesados			
Fortaleza	-	804 192	
Huarmey	834 288	888 774	6,53%
Vesique	1 047 558	1 090 544	4,10%
Virú	1 085 778	1 135 390	4,57%

Nota: No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.
Fuente: AUNOR

31. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 3 y 6 ejes, siendo los vehículos de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (7,392 millones). Entre las unidades de peaje destaca Vesique con más de un millón de vehículos pesados.

Cuadro N° 8
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES,
2011
 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	8	
Unidades vehiculares	686 754	1 102 068	341 986	314 132	1 231 944	13 834	140	3 690 858
Fortaleza	127 572	241 488	77 014	73 298	281 766	3 004	50	804 192
Huarmey	129 060	271 400	86 318	78 162	320 332	3 464	38	888 774
Vesique	198 794	305 016	88 312	79 590	325 772	4 110	12	1 001 606
Virú	231 328	284 164	90 342	83 082	304 074	3 256	40	996 286
Ejes cobrables	1 373 508	3 306 204	1 367 944	1 570 660	7 391 664	96 838	1 120	15 107 938
Fortaleza	255 144	724 464	308 056	366 490	1 690 596	21 028	400	3 366 178
Huarmey	258 120	814 200	345 272	390 810	1 921 992	24 248	304	3 754 946
Vesique	397 588	915 048	353 248	397 950	1 954 632	28 770	96	4 047 332
Virú	462 656	852 492	361 368	415 410	1 824 444	22 792	320	3 939 482

Nota: No incluye vehículos exonerados ni con tarifa diferenciada.

Fuente: AUNOR

V. TARIFAS REGULADAS

32. Al cierre del 2011, se encuentran operativas las unidades de peaje de Vesique, Huarmey, Virú y Fortaleza, en las cuales se viene cobrando en un sentido (de sur a norte) las tarifas que se muestran a continuación.

Cuadro N° 9
TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, A PARTIR DEL 10 DE
NOVIEMBRE DE 2011
 (En Nuevos Soles)

CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
1. Estaciones de peaje: Virú, Vesique, Huarmey y Fortaleza			
Vehículo ligeros	Por vehículo	8,56	10,10
Vehículos pesados de 2 ejes	Por vehículo	17,12	20,20
Vehículos pesados de 3 ejes	Por vehículo	25,59	30,20
Vehículos pesados de 4 ejes	Por vehículo	34,15	40,30
Vehículos pesados de 5 ejes	Por vehículo	42,63	50,30
Vehículos pesados de 6 ejes	Por vehículo	51,19	60,40
Vehículos pesados de 7 ejes	Por vehículo	59,66	70,40
2. Estación de peaje: Virú (Tarifas diferenciadas)			
Vehículos ligeros diferenciado 1	Por vehículo	-	5,50
Vehículos ligeros diferenciado 2	Por vehículo	-	6,80
Vehículos pesados diferenciado 1	Por vehículo	-	9,50
Vehículos pesados diferenciado 2	Por vehículo	-	12,60
3. Estación de peaje: Vesique (Tarifas diferenciadas)			
Vehículos ligeros diferenciado	Por vehículo	-	2,80
Vehículos pesados diferenciado	Por vehículo	-	6,40

Fuente: Tarifario AUNOR

VI. INVERSIONES

33. En los frentes liberados en los cuales el Concesionario se encuentra realizando los trabajos de construcción de la Segunda Calzada, la nueva unidad de peaje Fortaleza y el puente Culebras, se le reconoció como monto de inversión acumulada al 31 de diciembre de 2011, la suma de US\$ 9 725 483,00, incluido el IGV.

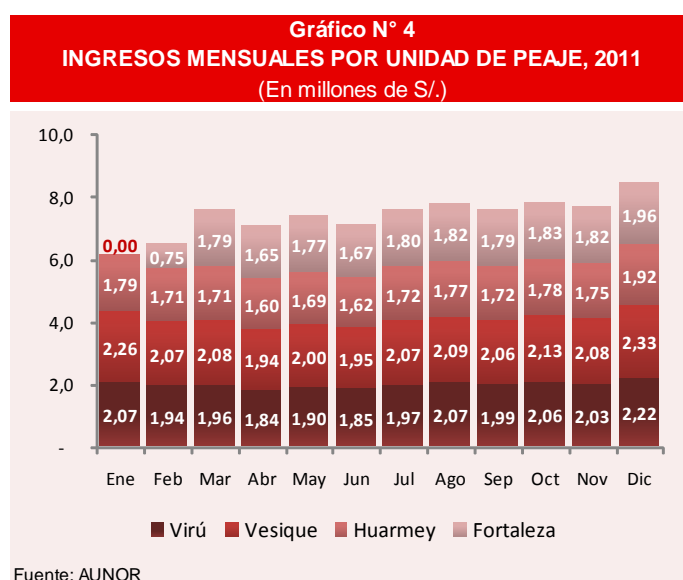
Cuadro N° 10
INVERSIONES RECONOCIDAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011
 (En US\$, incluido IGV)

OBRA	MONTO	%
Peaje Fortaleza	2 446 041	25,15
Puente Culebras	1 370	0,01
Segunda Calzada (Casma - Huarney)	7 278 072	74,84
TOTAL	9 725 483	100,00

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

34. En el 2011 se recaudaron S/. 88,401 millones por concepto de peaje, superando así el Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG) correspondiente a dicho año.² Las unidades de peaje de Vesique y Virú fueron las que lograron mayores niveles de ingreso, siendo los meses de diciembre, octubre y agosto los de mayor recaudación.



35. El monto recaudado durante el 2011 por concepto de peaje representó un incremento de 42,2% con respecto al año anterior, explicado en buena parte por la recaudación en la nueva unidad de peaje Fortaleza. Asimismo, los costos de servicios se elevaron en 32,4%, alcanzando la suma de S/. 18,48 millones, de los cuales el 55% corresponden a la provisión anual de los mantenimientos de Conservación Vial Periódica que se realizarán a los tramos viales recibidos en concesión, a partir del 2013. Así, se obtuvo una utilidad bruta de S/. 56,34 millones (superior en 45,8% a la obtenida en el 2010).
36. De igual manera, los gastos de administración sufrieron un incremento de 161,3% respecto del 2010, debido, principalmente, al mayor gasto en servicios prestados por terceros (S/. 9,16 millones). Pese a ello, la utilidad operativa fue 39,2% superior a la registrada en el año 2010, alcanzando la suma de S/. 46,96 millones. Finalmente, la utilidad neta del 2011 fue de S/. 32,03 millones, cifra que representó una mejora de 35,7% con respecto al año anterior.

² De acuerdo a lo establecido por la cláusula 9.3 del Contrato de Concesión, 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. El monto señalado para el 2011 es de US\$ 16,96 millones.

Cuadro N° 11
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE AUTOPISTA DEL NORTE, 2010-2011
 (En Nuevos Soles)

CONCEPTO	2010	2011	VARIACIÓN
Ingresos de actividades ordinarias			
Peaje Virú	18 951 737	20 227 652	6,7%
Peaje Vesique	18 467 409	21 213 792	14,9%
Peaje Huarmey	15 190 212	17 590 357	15,8%
Peaje Fortaleza	-	15 794 925	-
Total de ingresos de actividades ordinarias	52 609 358	74 826 726	42,2%
Costo de servicios	-13 958 011	-18 483 941	32,4%
Utilidad Bruta	38 651 347	56 342 785	45,8%
Gastos de Administración	-4 968 485	-12 981 225	161,3%
Otros ingresos, neto	49 086	3 602 760	7239,7%
Utilidad Operativa	33 731 948	46 964 320	39,2%
Ingresos Financieros	352 929	896 088	153,9%
Gastos Financieros	-354 812	-	-100,0%
Diferencias de cambio, neto	319 679	-1 727 282	-640,3%
Total	317 796	-831 194	-361,5%
Utilidad del periodo antes de Impuesto a la Renta	34 049 744	46 133 126	35,5%
Impuesto a la Renta	-10 440 172	-14 098 018	35,0%
UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO	23 609 572	32 035 108	35,7%

Fuente: EEFF auditados 2011 - AUNOR

37. Con respecto al Balance General del Concesionario al cierre del año 2011, el activo corriente sumó S/. 137,84 millones, monto 4,6 veces superior al registrado al cierre del año 2010. Ello se debió principalmente al saldo en las cuentas recaudadoras de la cobranza diaria por concepto de peaje; el efectivo mantenido en estas cuentas es liberado únicamente para la operación y conservación vial, según lo señalado en el contrato de concesión. En tanto, el activo no corriente disminuyó en 4,1%.
38. Por su parte, el pasivo corriente casi se duplicó con relación al 2010. Uno de los saldos que originó dicho aumento es el de cuentas por pagar comerciales, siendo la mayor parte adeudado a las empresas relacionadas, OHL Concesiones Chile S.A., OHL S.A. Sucursal del Perú y Operadora de Carreteras S.A.C., por los servicios de asistencia técnica y de gerencia, construcción de la segunda calzada, y asistencia al usuario de la carretera en concesión, respectivamente. Asimismo, el aumento en el pasivo corriente se debió, entre otros, al mayor saldo en cuentas por pagar no comerciales (a favor de la empresa vinculada OHL Concesiones S.A.), el cual corresponde al servicio de implementación del sistema de peajes, que fue culminado en el 2011 y será cancelado en el primer trimestre del 2012.
39. Finalmente, el patrimonio neto ascendió a S/. 170,32 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.A., habiendo cancelado al 31 de diciembre de 2011 S/. 99,61 millones.

Cuadro N° 12
BALANCE GENERAL DE AUTOPISTA DEL NORTE, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2010 Y 2011
 (En Nuevos Soles)

ACTIVO	2010	2011	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2010	2011
Activo corriente	24 597 011	137 842 080	Pasivo corriente	14 482 166	28 536 142
Efectivo	17 171 103	12 760 623	Cuentas por pagar comerciales	9 488 303	12 940 825
Efectivo restringido	-	103 525 422	Cuentas por pagar no comerciales	12 240	2 400 202
Cuentas por cobrar - recaudación de peajes	576 003	856 090	Impuesto a la renta corriente	-	7 332 566
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	4 141 949	3 838 692	Provisión por beneficios a los empleados	158 362	240 874
Otras cuentas por cobrar	1 747 440	1 959 611	Otras cuentas por pagar	4 823 261	5 621 675
Gastos contratados por anticipado	960 516	14 901 642			
Activo no corriente	282 130 937	270 599 025	Pasivo no corriente	144 246 372	209 586 145
Efectivo restringido	55 424 829	-	Obligaciones financieras	126 405 000	164 517 000
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	132 396 261	124 415 801	Instrumentos financieros derivados	-	21 860 644
Otras cuentas por cobrar	25 294 699	19 393 453	Impuesto a la renta diferido	7 875 118	3 234 193
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	478 517	471 537	Provisiones	9 966 254	19 974 308
Activos intangibles, neto	68 536 631	126 318 234			
			Patrimonio neto	147 999 410	170 318 818
			Capital Social	112 335 621	117 922 372
			Resultados acumulados	35 663 789	67 698 897
			Financieros derivados	-	-15 302 451
TOTAL ACTIVO	306 727 948	408 441 105	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	306 727 948	408 441 105

Fuente: EEFF auditados 2011 AUNOR

40. Las mencionadas variaciones han tenido como resultado una mayor liquidez general para el Concesionario, así como un mayor nivel de endeudamiento, comparado con el año 2010. Asimismo, la rentabilidad neta sobre el patrimonio se elevó en tres puntos porcentuales, mientras que la rentabilidad sobre la inversión se mantuvo constante. Por último, los ratios de gestión, particularmente, la rotación del patrimonio mejoraron de manera notable, indicando un buen manejo del capital propio.

Cuadro N° 13
RATIOS FINANCIEROS, 2010-2011

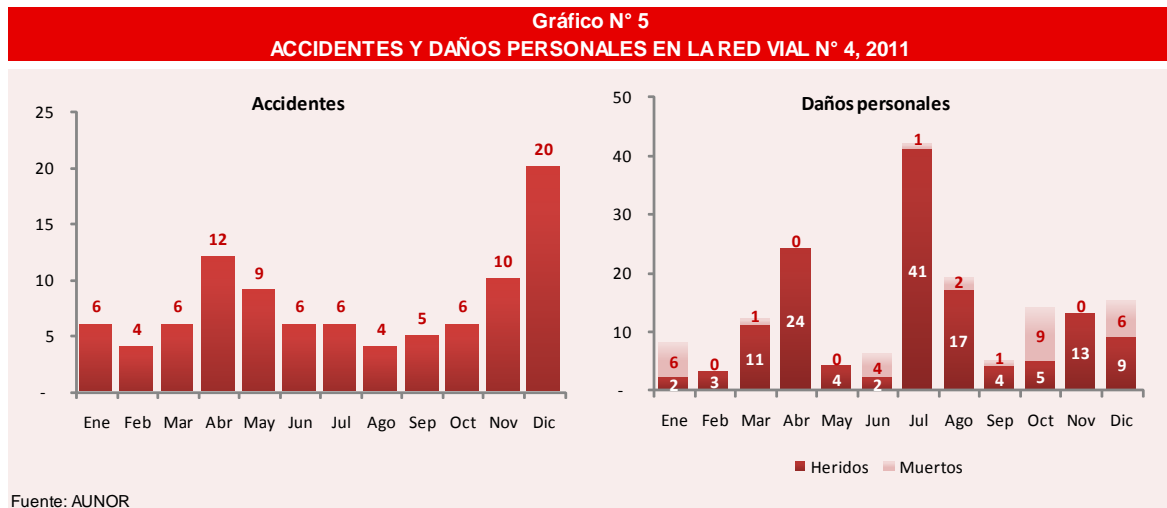
RATIO	2010	2011
Liquidez		
Liquidez general	1,70	4,83
Prueba ácida	1,51	0,61
Rentabilidad		
Margen neto de utilidad	0,45	0,43
Rentabilidad neta del Patrimonio (ROE)	0,16	0,19
Rentabilidad de la inversión (ROA)	0,08	0,08
Gestión		
Rotación del activo	0,17	0,18
Rotación del patrimonio	0,36	0,44
Solvencia		
Endeudamiento	1,07	1,40

Fuente: EEFF auditados 2011 AUNOR

VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO

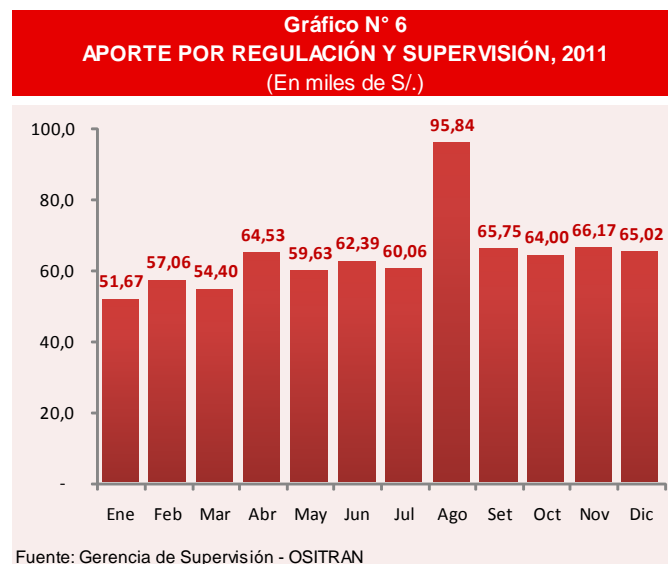
Accidentes

41. En el año 2011 se produjo un total de 94 accidentes de tránsito en la Red Vial N° 4. El mes con mayor siniestralidad fue diciembre, con 20 accidentes, de los cuales 9 fueron con restricción parcial de flujo vehicular y 11 accidentes sin obstaculización del mismo.



IX. APOORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN

42. De acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión y en el nuevo Reglamento de Aporte por Regulación de OSITRAN, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 021-2011-CD-OSITRAN de fecha 12 de julio de 2011, el Concesionario debe efectuar pagos mensuales a OSITRAN por el concepto de aportes por regulación. El importe por dicho concepto corresponde al 1% del total de la facturación mensual contenida en el registro de ventas, deduciendo el IGV.
43. El pago correspondiente al aporte por regulación correspondiente al año 2011, ascendió a S/. 766 511, siendo el mes de agosto el de mayor importe, tal como se muestra en el siguiente gráfico.



ANEXO

Ficha de Contrato de Concesión

RED VIAL N° 4: TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 356.21 km, los cuales se encuentran subdivididos en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pativilca –Huarmey (85.5 km) • Huarmey – Casma (89.62 km) • Casma – Chimbote (34.28 km) • Chimbote – Santa (32.54 km) • Santa – Chao (64.19 km) • Chao – Viru (15.42 Km) • Viru – Puerto Salverry (28.76 Km) • Puerto Salverry – Emp R01N (5.90 Km) 	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 CCIION.</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"> • Construcción de Puentes y Pontones. • Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarmey. • Construcción de Óvalos. • Construcción de pasos a desnivel. • Construcción de puentes peatonales. <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 Unidades de peaje en la segunda calzada Estaciones de peaje Otras obras de infraestructura y equipamiento</p>	Sección VI (p.38-46) Anexo 9 de las Bases (Tuo-Hasta Circular N°61)
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)

RED VIAL N° 4: TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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: Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: US\$ 2 970 000,00. Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los doce meses posteriores a la culminación de la vigencia 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> <ol style="list-style-type: none"> El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. Las acciones que correspondan a la Participación Mínima 	Cláusula 11.6 (p.65)
10	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes 	Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.11 a) (p. 97) Cláusula 18.11 b) (p. 98,99) Cláusula 18.12 (p.100,111)
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras • Explotación de la Concesión • Régimen de Seguros • Consideraciones Socio Ambientales • Fideicomiso de Administración • 	Anexo IX
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del Plazo de la Concesión • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión unilateral del Concedente • Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)

RED VIAL N° 4: TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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"> • De responsabilidad civil • Sobre los bienes en Construcción • Sobre los bienes en Operación del Concesionario • De riesgos laborales • Otras pólizas 	<p>Cláusula 12.1 (p. 69,70)</p> <p>Cláusula 12.2 a (p. 70)</p> <p>Cláusula 12.2 b (p. 70)</p> <p>Cláusula 12.2.c (p. 71)</p> <p>Cláusula 12.2 d (p. 71)</p> <p>Cláusula 12.2 e (p. 72)</p>
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)

RED VIAL N° 4: TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

N°	Tema	Contenido	Ref.
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>