



EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO

ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA DE LA CARRETERA

PANAMERICANA NORTE: AÑO 2005

Gerencia de Regulación

Julio 2005

INDICE

I	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	4
I.1	Adendas al Contrato de Concesión.	5
I.2	Compromisos de inversión.....	7
I.3	Tarifas reguladas	9
I.4	Factor de retribución y pagos a organismos públicos	9
II	DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2005.....	9
II.1	Zona de influencia	9
II.2	Tráfico de vehículos	10
II.3	Indicadores operativos.....	14
II.4	Principales actividades de mantenimiento de infraestructura.....	17
II.5	Rehabilitación	19
II.6	Construcción.....	20
II.7	Pagos al Estado	20
II.8	Resultados financieros	21
III	EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS	23
IV	CONCLUSIONES.....	25

RESUMEN EJECUTIVO

1. *El objetivo de este documento es presentar el desempeño operativo y económico financiero de la Concesión del tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte durante su segundo año de Concesión.*
2. *La Concesión de los 182.66 Km. que comprende el tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte fue otorgada a NORVIAL S.A. en enero del 2003 por un período de 25 años.*
3. *Durante el 2005, un total de 4,970 mil vehículos circularon por la carretera, cifra que significó un a reducción de 0,7% con relación al tráfico registrado para el 2004. A nivel del tipo de vehículos, el tráfico de vehículos ligeros se redujo en 0.1% mientras que el de vehículos pesados aumentó en 1%. Estos representaron el 25% y 75% del tráfico total de la carretera, respectivamente. Por otro lado, al observar el tráfico total medido en ejes, éste se incrementó en 1,6% con relación al resultado obtenido en el 2004.*
4. *En cuanto a los indicadores operativos, el Índice Medio Diario (IMD) del total de vehículos fue de 10.152 vehículos al día, cifra superior en 1% a lo registrado en el 2004. Asimismo, el IMD del total de ejes de vehículos pesados fue de 23,178, lo que representó un incremento de 1,6% respecto al resultado obtenido en el año 2004. En cuanto al ingreso medio por vehículo (neto de IGV), este fue de S/. 9.54, cifra 26% menor a la alcanzada el 2004, resultado atribuible principalmente a la menor tarifa en soles cobrada desde mediados de julio 2005, producto del ajuste del peaje estipulado en el contrato de concesión.*
5. *Durante el 2005 ocurrieron 365 accidentes, cifra que representó un incremento de 22% respecto a lo registrado en el 2004. La principal causa de los accidentes ocurridos fue el exceso de velocidad de los conductores. Cabe señalar que, del total de accidentes, el 44% presentó heridos.*
6. *Respecto a las labores de mantenimiento de la carretera, los trabajos realizados comprendieron 41,916 metros lineales de limpieza en sardineles y pintura de accesorios, 3,072 metros cuadrados (m²) de reparación de carpeta y bermas y pintado de accesorios y 1,457 metros cúbicos (m³) de limpieza y remoción de desperdicios. En cuanto a las obras de construcción, NORVIAL culminó la construcción de 23 km. de vía en el tramo Primavera-Ambar.*
7. *De otro lado, durante el 2005, NORVIAL transfirió un total de S/. 2.5 millones por concepto de fondo vial y a S/. 448,378 por aporte de regulación.*
8. *En cuanto a los resultados financieros, la utilidad neta obtenida por el concesionario durante el 2005 fue 42% menor al resultado del 2004 mientras que el margen operativo se redujo en 15%. Ello obedeció tanto a los menores ingresos por la reducción de la tarifa, como a los mayores gastos de amortización y financieros incurridos.*
9. *Finalmente, como se mencionó anteriormente, de acuerdo al cronograma de ajuste tarifario establecido en el Contrato de Concesión, se efectuó un ajuste a la tarifa en julio del 2005. Así, a partir del 20 de julio, la nueva tarifa fue de S/. 4.55 sin incluir IGV, lo que significó una reducción de 2%. Dicha reducción es atribuible al descenso del tipo de cambio.*

EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA DE LA CARRETERA PANAMERICANA NORTE: AÑO 2005

I PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 15 de enero de 2003 se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y NORVIAL S.A.
2. La concesión fue otorgada por un plazo de 25 años, 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
CARRETERA ANCÓN-HUACHO-PATIVILCA**

Tramos		Longitud (Km)	Estaciones de peaje
Ancon	Huacho	103	Serpentín de Pasamayo
Ancón	Chancay (Serpentin)	22.4	Variante de Pasamayo
Huacho	Pativilca	57.26	El Paraíso
Longitud Total		182.66	

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

3. La sociedad concesionaria debe ejecutar obras de construcción las cuales deberán darse en dos etapas. La primera etapa deberá iniciarse a más tardar a los dos (02) años calendarios contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. La segunda etapa deberá iniciarse cuando se verifique que el promedio anual del tráfico en la estación de Paraíso (Huacho), por cuatro años consecutivos, sea de 6 500 000 de Ejes cobrables. Esta etapa se iniciará a más tardar al inicio del año once (11)¹ contado a partir de la fecha de puesta en servicio de la totalidad de obras correspondientes a al primera etapa. El plazo máximo para la ejecución de las obras de cada etapa es de dos (02) años, para el caso de la primera etapa. Este plazo se computará a partir de la fecha en que el concedente haya entregado a la sociedad concesionaria los predios necesarios para la ejecución de las obras.
4. Por otro lado, la sociedad concesionaria está obligada a realizar la conservación y mantenimiento de la infraestructura del tramo concesionado con el objetivo de alcanzar y mantener parámetros de condición y serviciabilidad exigibles en las concesiones viables, los cuales se precisan en los anexos I y II del Contrato.

¹ Modificación efectuada por Adenda N° 1.

I.1 Adendas al Contrato de Concesión.

5. Desde el inicio de la concesión, se han suscrito dos Adendas al contrato. La primera, suscrita el 08 de noviembre del 2004, modificó cláusulas relacionadas al régimen de bienes de la concesión, plazos para la construcción de obras, y condiciones de caducidad de la concesión, entre otros.
6. La segunda adenda se suscribió el 31 de octubre del 2005 y mediante ella se realizó precisiones a la constitución de garantías a favor de los Acreedores Permitidos y a las relaciones que debe mantener la sociedad concesionaria con terceros que realicen algún tipo de actividad dentro del Derecho de Vía de la Concesión.
7. Las principales modificaciones realizadas se resumen en los siguientes cuadros.

CUADRO N° 2 ADENDA N° 1 AL CONTRATO DE CONCESIÓN

NUMERAL	MODIFICACIÓN
	Se precisó que cualquier institución financiera nacional aprobada por el Concedente podría ser acreedor permitido. Se eliminó la posibilidad de que los socios de la Sociedad Concesionaria sean acreedores permitidos directa o indirectamente.
	Se añadió que los Servicios Opcionales también podrán ser instalados en las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía.
1.5	Se incluye las definiciones de Controversia(s) Técnica(s) y Controversia(s) No Técnica(s).
	Se precisó las modalidades por las que se debe emitir información adicional sobre el Endeudamiento del Acreedor Permitido.
	Se incluyó la definición de Fuerza Mayor, entendida como aquella situación regulada en la sección XVIII del contrato de concesión.
	Se especificó que la Sociedad Concesionaria, o quien ésta designe, estará autorizada a prestar los Servicios Opcionales, previa aprobación por parte del Supervisor.
3.3 k	Se precisó quiénes serán los fideicomisarios y a qué se destinará el exceso del fondo de fideicomiso una vez que se haya atendido los gastos necesarios para la afectación y adquisición de los predios comprendidos en el derecho de vía.
4.2	Se amplió el rango de causales de suspensión del plazo de concesión.
5.1	Se añadió que los bienes que el Concedente debiera entregar a la Sociedad Concesionaria deberán ser entregados libres de cargas y gravámenes, de personas u otros ocupantes o cualquier tipo de afectación, y que este será responsable de lo ocurrido antes de la entrega de los bienes.
5.2	Se amplió a 2 años desde la fecha de suscripción del contrato, el plazo para que el Concedente entregue los predios comprendidos de la primera etapa de construcción, y se precisaron las definiciones de cada sección de la primera etapa en las que se realizarán las obras.
5.14	Se precisó el concepto de Derecho de Vía, definiéndolo como el correspondiente a los tramos que forman parte del proyecto a ser ejecutado por la Sociedad Concesionaria.
5.18	Se modificó las condiciones que deben presentarse en el Acta de Revisión de los Bienes, suscritos por motivo de Devolución de Bienes, enfatizando que los tramos del Derecho de Vía deberán encontrarse libres de baches, limpios y con la señalización horizontal y vertical respectiva.
6.1	Se modificó el año de inicio de la construcción de la segunda etapa. Se añadió el reforzamiento del Puente Supe y la construcción de calzadas y pavimentación del dicho puente como obligaciones de construcción para la primera y segunda etapa, respectivamente. A su vez, se determinó que la Sociedad Concesionaria ejecutará la infraestructura de seguridad, señalización y demarcación.

- 6.2 Se indicó que la Sociedad Concesionaria podrá modificar el Expediente Técnico con el objetivo de mejorar la calidad de infraestructura o de los servicios.
- 6.7 Se modificó el período de inicio de la construcción de obras de la segunda etapa, a más tardar al inicio del año 11 contado desde la fecha de Puesta en Servicio de la totalidad de las obras correspondientes a la primera etapa.
- 6.19 Se estableció adicionalmente que en caso el plazo necesario para levantar objeciones o subsanar irregularidades detectadas se venza, el Concedente procederá a resolver el Contrato, previa opinión del Supervisor.
- 8.17 Se modificó el cronograma de tarifa máxima por peaje a cobrar por la empresa concesionaria.
- 8.18 Se precisó que los Ingresos Adicionales de la Sociedad Concesionaria son los correspondientes a la Explotación de Servicios Opcionales que preste directamente o por empresas vinculadas, y también los pagos de terceros no vinculados por el derecho de uso o explotación de servicios opcionales.
- 8.20 Se pone en mayúsculas el vocablo normas: Normas.
- 8.24 Se estableció que es responsabilidad del CONCEDENTE y de la Policía Nacional hacer respetar los Reglamentos de Tránsito y de Pesos y Dimensiones Vehiculares.
- 9.5 Se enfatizó en la responsabilidad de cumplir con el Contrato por parte de los Acreedores Permitidos solo si se ejercen los derechos mencionados en la cláusula 9.6 respecto a la ejecución de la hipoteca. Asimismo, se añadieron con precisión los derechos de los Acreedores Permitidos.
- 9.6 Se hace referencia al Anexo VI, el cual es incluido mediante esta adenda, que contiene el paquete de garantías de los Acreedores Permitidos. A su vez, se estableció reglas a seguir para la solicitud de autorización de constitución, la constitución de garantía y su respectiva ejecución extrajudicial.
- 9.7 Se estableció los criterios por los cuales los Acreedores Permitidos pueden subsanar los inconvenientes que presente la Sociedad Concesionaria.
- 10.2 Se precisó que la póliza de seguro de siniestros de bienes afectados, la de obras civiles terminadas y las de operación podrán tener como endosatario o asegurado adicional de la póliza a los Acreedores Permitidos o a quienes estos designen, previa autorización del Supervisor.
- 10.5 Se precisó que en caso de siniestro, la Sociedad Concesionaria no es responsable de aquellos actos, hechos u omisiones cometidos u ocurridos por el concedente que son de responsabilidad de este último de acuerdo a las leyes aplicables.
- 12.4 Se estableció que las obligaciones de la Sociedad Concesionaria deben cumplirse en todos los contratos de ejecución continuada que tengan relación directa con las labores de operación y mantenimiento de los Bienes de la Concesión que celebre la SOCIEDAD CONCESIONARIA con terceras Personas.
- 14.2 Se incluyó la aceptación expresa de los Acreedores Permitidos como condición para la disolución del Contrato de Concesión por mutuo acuerdo.
- 14.3 Se precisó las causales de Resolución de contrato y se agregándose el hecho de Fuerza Mayor, de conformidad con la Sección XVIII y "los demás casos expresamente previstos en el presente Contrato".
- 14.4 Se añadió que durante los seis meses en que se notifica anticipadamente la resolución del Contrato o caducidad de la Concesión, salvo acuerdo entre las partes, la Sociedad Concesionaria deberá culminar las obras iniciadas e iniciará las programadas que se culminen en dicho lapso, exceptuándose de iniciar las obras programadas que excedan de dicho lapso.
- 14.5 Se enfatizaron las razones distintas a las de Fuerza Mayor, por las que se producirá la resolución del Contrato.
- 14.6 Se precisó que el incumplimiento por causa imputable a una de las Partes dará derecho a la Parte afectada a resolver el Contrato y a exigir la indemnización por daños y perjuicios.
-

14.7	Se estableció los eventos que constituyen las únicas causales atribuibles a la Sociedad Concesionaria que pueden dar lugar a la resolución del contrato.
14.9	Se hizo precisiones a los términos en los que se da la caducidad de pleno derecho de la Concesión.
14.12, 14.13 y 14.14	Se modificó algunas características por la que se tiene que efectuar pagos una vez dada la Caducidad de la Concesión.
14.15	Se precisó que el concurso público y la adjudicación de la Concesión al nuevo concesionario deberá realizarse en el plazo máximo de un año contado a partir de la resolución del Contrato o de la caducidad de la Concesión.
14.16	Se incluyó nuevos mecanismos a efectuar en caso de resolución del Contrato y/o Caducidad de la Concesión.
15.2	Se enfatizó que la sección de Ámbito de Aplicación sección regula la solución de controversias de carácter patrimonial que se generen durante la Concesión y aquellas relacionadas con la resolución del Contrato y la Caducidad de la Concesión.
15.12	Se hizo modificaciones respecto a la resolución de inconvenientes entre las partes a través del Trato Directo.
15.13.b1)	Se precisó los términos por los que se debe proceder si es que el CIADI decidiera no ser competente o declinara asumir el Arbitraje de Derecho.
15.14	Se añadió a la Cámara de Comercio internacional de París como agente que designaría a uno de los miembros del Tribunal Arbitral, en el caso del arbitraje internacional, para efectuar el Arbitraje
16.1 ⁽¹⁾	Se hizo modificaciones acerca de la fijación de domicilios de las partes del Contrato y el Supervisor.
Nueva Sección	Se incluyó Sección XVIII, que contiene definiciones sobre Eventos de Fuerza Mayor.
Anexo VI	Nuevo. Se incluyó lo referente a la aprobación a favor del Acreedor Permitido.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

CUADRO N° 3 ADENDA N° 2 AL CONTRATO DE CONCESIÓN

NUMERAL	MODIFICACIÓN
8.19	Se precisó que la Retribución será destinada al Fondo Vial o, previa decisión del CONCEDENTE, al financiamiento de las obligaciones a su cargo presentes en el Contrato.
9.5	Se retiró del acápite b) el texto que indicaba que el gravamen o asignación de fondos con naturaleza de garantía a favor de los Acreedores Permitidos dependerá también de <u>cualquier otro monto comprometido a entidades estatales.</u>
9.6	Se precisó que, para la autorización de constitución de las garantías, la Sociedad Concesionaria dará también, al Concedente y al Supervisor, una declaración del posible Acreedor Permitido.
11.7	Se redefinió los términos por los cuales la Sociedad Concesionaria se encuentra obligada a coordinar con las empresas de servicios.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

I.2 Compromisos de inversión

- En el Contrato de Concesión y la Adenda N° 1 se ha establecido la inversión proyectada referencial para cada una de las etapas de construcción. Así, para la primera etapa de construcción se tiene prevista una inversión referencial de US \$26,4 millones, y para la segunda etapa una inversión referencial de US \$35 millones, lo que implica una inversión referencial total de US \$61,4 millones.

9. Las obras de la primera etapa de construcción incluyen:

- i) La construcción del Evitamiento Huacho-Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y Desvío Ambar-Pativilca (Tramo 3, Calzada Este), conformándose una sola calzada en dos sentidos.
- ii) El reforzamiento de la calzada existente entre Primavera y el Desvío Ambar a nivel de acabado, como parte de la autopista.
- iii) Los intercambios Huacho y Pativilca, con las características definitivas.
- iv) Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido.
- v) La parte correspondiente a las calzadas que se construirán en esta etapa de los puentes Huaura, y Pativilca, pudiendo la SOCIEDAD CONCESIONARIA a su criterio construir la cimentación total de los mismos.
- vi) El reforzamiento del puente Supe, conforme a recomendaciones realizadas por EL CONCEDENTE o el SUPERVISOR.

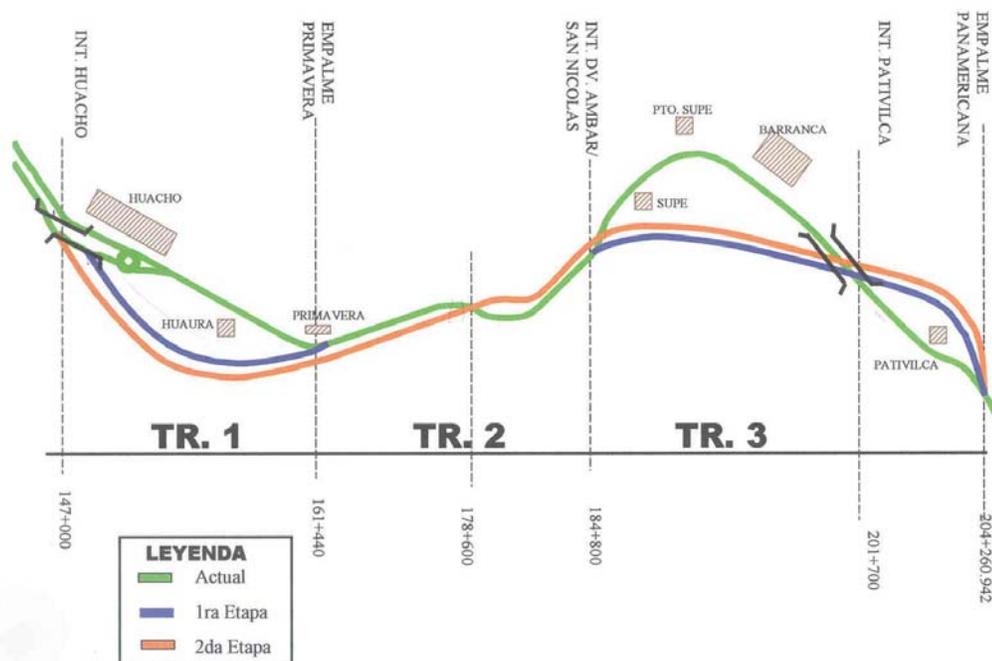
10. Para la segunda etapa de Construcción se tiene prevista la ejecución de las siguientes obras:

- i) Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista.
- ii) Los intercambios restantes del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca.
- iii) Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca.

11. En el siguiente gráfico se puede apreciar las obras de construcción en el subtramo Huacho – Pativilca:

GRÁFICO N° 1

Esquema: Autopista Huacho - Pativilca (57.26 km)



Fuente: Norvial S.A.

12. Asimismo, de acuerdo al Contrato de Concesión la Empresa Concesionaria deberá realizar, desde el inicio de la Concesión, labores de mantenimiento y rehabilitación que permitan garantizar y mantener los parámetros de condición y serviciabilidad exigibles en concesiones viales, que son especificados en los Anexos I y II del Contrato de Concesión.

I.3 Tarifas reguladas

13. La única tarifa regulada por el contrato 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.
14. Además, 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 de OSITRAN.

I.4 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

15. El Concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:
 - Retribución: Este pago, denominado asciende al 5,5% de los ingresos mensuales por concepto de peaje. De acuerdo a lo estipulado en la Adenda N° 2, el monto recaudado por concepto de retribución puede tener dos destinos: el FONDO VIAL o, previa decisión del concedente, el financiamiento de obligaciones a su cargo que emanen del contrato. El Fondo Vial es utilizado para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial del Estado Peruano, mientras que las *obligaciones emanadas del contrato* a las que se hace referencia constituyen básicamente el retiro de los servicios públicos ubicados en el Derecho de Vía.
 - Aporte por Regulación: Equivalente al 1% de los ingresos totales facturados por la Empresa Concesionaria, que incluye los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales, que sean prestados directamente por el Concesionario.

II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2005

II.1 Zona de influencia

16. La zona 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 exportada ya sea por el Puerto del Callao o por el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Además, 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.

17. En el siguiente mapa, se muestra el tramo de la Carretera Panamericana Norte concesionado y administrado por NORVIAL S.A.



II.2 Tráfico de vehículos

18. El tráfico de vehículos que transitaron por la carretera durante el año 2005 fue 1% mayor al registrado durante el 2004. Ello se debió principalmente al incremento en los vehículos pesados (+1%), los que representaron el 86% del total. En el caso del tráfico de vehículos ligeros, este se redujo en 0.1%.
19. De otro lado, el tráfico de ejes pesados se incrementó en 1.6% con relación al año anterior. Ello se debió al mayor número de vehículos de 3 y 5 ejes que circularon por la carretera (+5%), que juntos representaron el 30% del total de ejes pesados que circularon por la carretera. Finalmente, el tráfico de ejes totales (vehículos ligeros más ejes de vehículos pesados) se incrementó en 1.4%.

**CUADRO N° 4
TRÁFICO TOTAL DE VEHÍCULOS**

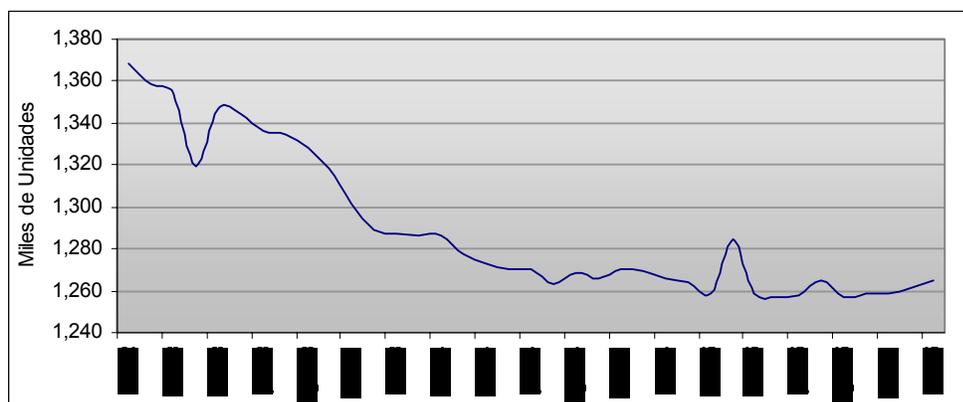
Año	Ligeros	Pesados	Total	Ejes Pesados	Ejes Totales
2002	1,369	3,813	5,181	8,134	9,502
2003	1,287	3,681	4,969	8,205	9,492
Var 03/02	-5.9%	-3.4%	-4.1%	0.9%	-0.1%
2004	1,266	3,669	4,935	8,323	9,589
Var 04/03	-1.6%	-0.3%	-0.7%	1.4%	1.0%
2005	1,265	3,706	4,970	8,460	9,725
Var 05/04	-0.1%	1.0%	0.7%	1.6%	1.4%

Fuente: NORVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

20. En cuanto al tráfico acumulado de vehículos ligeros, se puede observar que aún continúa la tendencia decreciente iniciada en el año 2003. Así, en los últimos 12 meses, se ha registrado un descenso promedio de 0.1%.

**GRÁFICO N° 3
TRÁFICO DE VEHÍCULOS LIGEROS
ACUMULADO ÚLTIMOS 12 MESES**

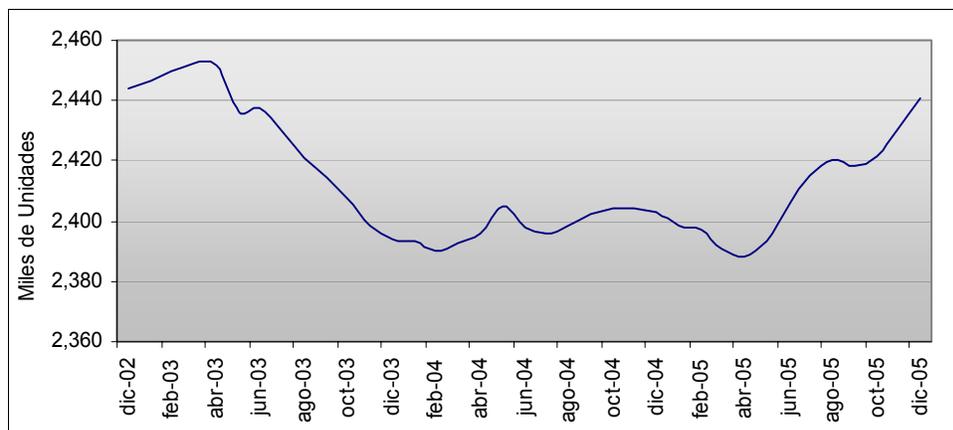


Fuente: Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

21. Por otro lado, con relación al tráfico acumulado anual de vehículos pesados medido en ejes, este ha experimentado un ligero incremento de 0.01% en los últimos 12 meses. Dicho incremento se hizo más notorio a partir de la segunda mitad del año.

GRÁFICO N° 4
TRÁFICO DE EJES DE VEHÍCULOS PESADOS
ACUMULADO ÚLTIMOS 12 MESES



Fuente: Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

22. Al observar el tráfico de vehículos pesados por tramos, se tiene que el 58% de los vehículos transitó por el tramo Serpentín, el mismo que registró un aumento de 1.8% con relación a los registrado el año 2004. Destacó en particular el aumento experimentado por los vehículos de 5 ejes que transitaron por dicho tramo (+6%).
23. Por su parte, el tramo Huacho-Paraíso concentró el 41% del tráfico total de vehículos pesados y registró un incremento de 1.5% con relación al año 2004. En este tramo destacó el incremento registrado en el número de vehículos de 3 ejes que circularon por la carretera (+4.3%) con relación a lo registrado en el 2004.
24. Finalmente, el tráfico de vehículos pesados en el tramo de Pasamayo representó menos del 1% debido a que, como se indicara antes, este tramo está orientado al tránsito de vehículos ligeros.

**CUADRO N° 5
VARIACIÓN DEL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR TRAMO
(MILES DE VEHÍCULOS)**

	<u>Serpentín Pasamayo</u>				<u>Huacho - Paraiso</u>				<u>Variante Pasamayo</u>			
	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>
Cantidad												
2 ejes	716.3	672.7	640.8	644.3	455.2	397.4	394.4	394.8	13.0	13.6	10.9	9.9
3 ejes	230.2	248.5	257.7	269.5	205.6	209.7	219.3	228.8	0.2	0.3	0.3	0.3
4 ejes	83.9	77.6	75.0	77.1	47.4	50.3	50.7	52.2	0.0	0.1	0.1	0.1
5 ejes	123.9	114.0	133.7	141.7	99.3	80.7	92.2	95.7	0.1	0.1	0.2	0.4
6 ejes	264.2	294.0	296.2	295.8	204.4	234.0	230.3	230.0	0.3	0.3	0.4	0.5
7 ejes	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	0.3	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
8 ejes	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9 ejes	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Var (%)												
		<u>03/02</u>	<u>04/03</u>	<u>05/04</u>		<u>03/02</u>	<u>04/03</u>	<u>05/04</u>		<u>03/02</u>	<u>04/03</u>	<u>05/04</u>
2 ejes		-6.1	-4.7	0.6		-12.7	-0.7	0.1		4.6	-19.6	-8.8
3 ejes		7.9	3.7	4.6		2.0	4.6	4.3		56.6	-15.3	13.6
4 ejes		-7.5	-3.4	2.8		6.2	0.7	3.0		254.5	-34.6	13.7
5 ejes		-8.0	17.3	5.9		-18.8	14.3	3.8		-27.0	167.1	83.8
6 ejes		11.3	0.7	-0.1		14.5	-1.6	-0.1		13.0	36.0	5.0
7 ejes		156.6	1.5	-0.4		219.6	-6.5	-5.1		-	-80.2	-88.9
8 ejes		-	-69.2	-83.3		-	-64.1	-71.4		-	-100.0	-
9 ejes		-	-49.5	-37.0		-	-41.7	-43.3		-	-95.1	-

Fuente: Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

25. En cuanto al tráfico por tramo medido en ejes, se observa que el tráfico de ejes de vehículos pesados registró su mayor incremento con relación al 2004 en el tramo Serpentín Pasamayo (+1.8%), tramo en el que el 36% del tráfico total correspondió a vehículos de 6 ejes.
26. Asimismo, el tráfico total de ejes de vehículos pesados registró un incremento de 1.6%, tanto por el aumento registrado en el tramo Serpentín como el del tramo Paraíso (+1.4%).

CUADRO N° 6
VEHÍCULOS LIGEROS Y EJES DE VEHÍCULOS PESADOS
(MILES DE EJES)

	EJES				VARIACIÓN		
	2002	2003	2004	2005	03/02	04/03	05/04
Vehículos Pesados							
Serpentin Pasamayo	4,664.4	4,737.8	4,802.1	4,890.6	1.6%	1.4%	1.8%
Huacho Paraiso	3,440.4	3,435.2	3,494.4	3,543.8	-0.2%	1.7%	1.4%
Variante-Pasamayo	28.8	31.7	26.5	25.6	9.9%	-16.4%	-3.5%
Vehículos Livianos							
Serpentin Pasamayo	0.0	1.2	4.9	5.2	--	293.5%	5.6%
Huacho Paraiso	471.4	448.4	440.6	444.7	-4.9%	-1.7%	0.9%
Variante-Pasamayo	897.1	837.7	820.8	814.8	-6.6%	-2.0%	-0.7%
Total de Ejes (Vehículos pesados)	8,133.6	8,204.7	8,323.0	8,459.9	0.9%	1.4%	1.6%
Total de Ejes Cobrables (Livianos + pesados)	9,502.1	9,492.0	9,589.3	9,724.6	-0.1%	1.0%	1.4%

Fuente: Norvial S.A.

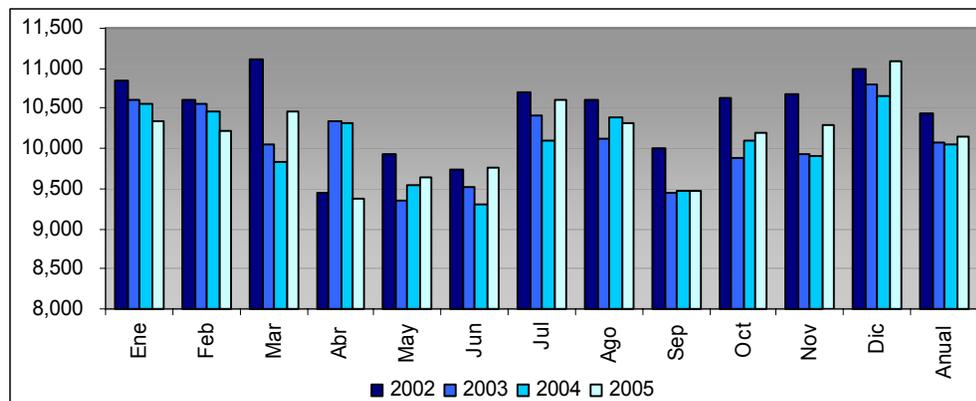
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3 Indicadores operativos

II.3.1 Índice Medio Diario (IMD)

27. El Índice Medio Diario del total de vehículos proporciona un promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por la carretera en un día. Durante el año 2005, el IMD ha sido de 10,152 vehículos al día, cifra superior en 1% a lo registrado en el 2004.
28. Al calcular el IMD mensual, se observa que el tráfico de vehículos no presenta una estacionalidad tan marcada aunque se podría mencionar que, mientras que el segundo trimestre del año es el de menor tráfico, el cuarto trimestre es el que registra mayor movimiento.

GRÁFICO N° 6
PROMEDIO DE VEHÍCULOS DIARIOS

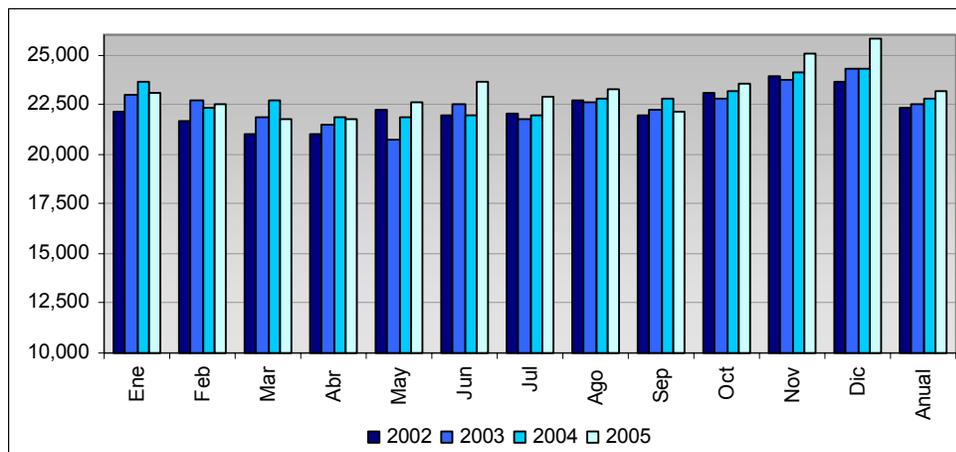


Fuente: Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

29. Por su parte, el IMD de ejes por día proporciona el promedio diario de ejes de vehículos pesados que transitan por la carretera. Durante el 2005, este indicador fue de 23,178, cifra mayor en 1.6% a lo registrado en el 2004.

**GRÁFICO N° 7
PROMEDIO DE EJES DIARIOS DE VEHÍCULOS PESADOS**



Fuente: Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3.2 Ingreso Medio por Vehículo

30. El ingreso medio por vehículo se calcula dividiendo el total de ingresos, netos de IGV, entre el total de vehículos que transitan por la carretera.
31. Para el año 2005, el ingreso medio por vehículo de NORVIAL S.A. fue de S/. 9.54 (neto de IGV), cifra 26% menor a la alcanzada el 2004. Teniendo en cuenta que el tramo concesionado es de 182,66 Km., el ingreso medio por vehículo y por Km. recibido por el Concesionario fue de S/. 0,052 (US \$0,015) sin incluir el IGV, lo que significó un aumento de 30% respecto al resultado del 2003. Dichos resultados obedecen tanto a los menores ingresos percibidos por efecto del reajuste del peaje registrado a partir de julio del 2005, como al mayor tráfico registrado durante el año 2005

**CUADRO N° 7
INGRESO MEDIO POR VEHÍCULO
(Miles de Soles)**

Año	Y total Miles s/.	# vehículos Miles de Unids	IME*Vehículo		IME*vehículo*km	
			S/.	US \$	S/.	US \$
2003	35,129	3,681	9.54	2.74	0.052	0.015
2004	45,079	3,669	12.29	3.60	0.067	0.020
2005	44,838	4,970	9.02	2.74	0.049	0.015

Fuente: Estados financieros Auditados – NORVIAL S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

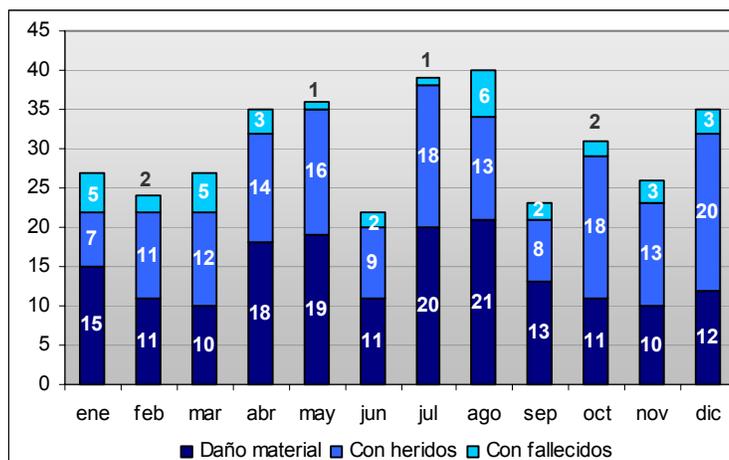
II.3.3 Costo de servicio, mantenimiento y recaudación

32. La Empresa Concesionaria suscribió un contrato de operación con la Empresa CONCAR S.A. (Concesionario de la Carretera Arequipa Matarani). Así CONCAR S.A. se encarga tanto de la recaudación como del mantenimiento vial². Este contrato tiene una duración de 5 años y es renovable automáticamente por similar periodo. En el año 2004, el pago al operador ascendió a S/. 6'512,903, mientras que para el año 2005 este fue de S/. 6'798, 423.

II.3.4 Número de accidentes

33. Durante el año 2005, se registró 365 accidentes -a razón de un accidente diario-, cifra que representa un incremento de 22% respecto a lo registrado en el 2004. De acuerdo a la información presentada por NORVIAL, en promedio el 53% de los accidentes ocurridos presentó heridos o fallecidos.

**GRÁFICO N° 8
 ACCIDENTES EN LA CARRETERA**

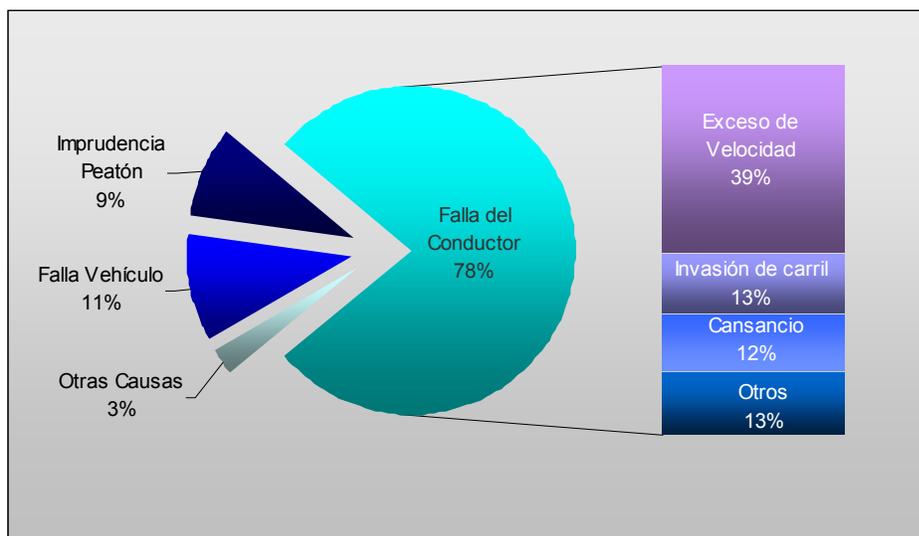


Fuente: NORVIAL S.A. - Memoria Anual 2004
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

34. Al analizar las principales causas de los accidentes, se observa que el 78% de ellos fue responsabilidad de los conductores.

² El Contrato fue suscrito el 15 de enero de 2003. Los alcances del Contrato incluyen la administración de las estaciones de peaje, el mantenimiento rutinario, así como el mantener la operatividad de la carretera y prestar los servicios a los usuarios dentro de los estándares especificados en el Contrato de Concesión. La operación tendrá una duración de 15 años, renovables automáticamente por períodos de 5 años.

GRÁFICO N° 9
PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES



Fuente: NORVIAL S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.4 Principales actividades de mantenimiento de infraestructura

35. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, NORVIAL S.A. realiza obras de mantenimiento de la vía de manera continua, las mismas que constituyen el mantenimiento rutinario. Estas actividades tienen por objeto mantener las vías en las condiciones previstas de acuerdo a los estándares previstos en el Contrato de Concesión, e implican la limpieza de la carpeta asfáltica, bermas, señales, drenajes y basurales, así como trabajos de pintura y parches de carpeta y bermas.
36. A partir de la toma de posesión de la Concesión, la Empresa Concesionaria se encuentra obligada a efectuar las labores de conservación y mantenimiento de la Infraestructura Vial del Tramo Ancón – Huacho – Pativilca. Durante el año 2005, los trabajos realizados comprendieron 41,916 metros lineales de limpieza en sardineles y pintura de accesorios, 3,072 metros cuadrados (m²) de reparación de carpeta y bermas y pintado de accesorios y 1,457 metros cúbicos (m³) de limpieza y remoción de desperdicios. Además, se dedicó 42,841 horas -hombre a limpieza de accesorios y conservación de áreas verdes y obras de arte.
37. Los Cuadros N° 8 -13 presentan las actividades que NORVIAL ha realizado a lo largo del año 2005 en mantenimiento rutinario.

**CUADRO N° 8
LIMPIEZA Y REPOSICIÓN DE ACCESORIOS**

Tareas	Unidad	2005
Limpieza de bermas laterales	Hh	8,975
Limpieza de berma central	Hh	2,521
Limpieza de guardavías	Hh	1,051
Limpieza de derrames de combustible	Hh	22
Limpieza de basurales en el derecho de vía	Hh	4,966
Eliminación de maleza	Hh	964
Limpieza de hitos kilométricos	Hh	43
Limpieza de delineadores	Hh	9,339
Limpieza de Señales Preventivas y reglamentarias	Hh	359
Limpieza de Señales Informativas	Hh	1,485
Desarenado de bermas y taludes (con equipo)	HM	1,210
Limpieza de cunetas	Km	32
Limpieza de derrumbes menores	M3	240
Limpieza de derrumbes mayores	M3	2
Eliminación de desmonte	M3	1,215
Limpieza de sardineles	MI	13,814
Reposición y reparación de Guardavías	MI	354
Limpieza de pórticos	Und	6
Limpieza de alcantarillas	Und	131
Reposición de hitos kilométricos	Und	30
Reposición de Señales Preventivas y Reglamentarias	Und	45
Reposición de Señales Informativas	Und	6
Reposición de postes de señales preventivas y reglamentarias	Und	25
Reposición de tachas reflectivas	Und	593
Reparación de Señales Informativas	Und	3
Reposición de delineadores	Und	586
Reposición de semiesferas	Und	144
Colocación de señales preventivas y reglamentarias nuevas	Und	5
Reposición de Lámina reflectiva en delineadores	Und	242

Fuente: NORVIAL S.A.

**CUADRO N° 9
REPARACIÓN EN CARPETA Y BERMAS**

Tareas	Unidad	2005
Parches en carpeta	M2	120
Parches en bermas	M2	819
Slurry Seal en Peladuras de Carpeta Asfáltica	M2	1,087
Tratamiento de grietas con Sellante elastomérico	MI	20

Fuente: NORVIAL S.A.

**CUADRO N° 10
PINTADO DE CARPETA Y ACCESORIOS**

Tareas	Unidad	2005
Pintura de Guardavías en campo	MI	10,636
Pintura de Postes de señales Preventivas y reglamentarias en campo	Und	412
Pintura de bases de señales Informativas	Und	292
Pintura de Postes de señales Informativas	Und	141
Pintura de Hitos Kilométricos en campo	Und	394
Pintura de locales de Concesión	M2	1,025
Pintura de pórticos	Und	3
Pintura de reverso de señales Preventivas y reglamentarias	Und	165
Pintura de reverso de señales Informativas	Und	69
Pintura de señales en el pavimento	M2	21
Pintura de delineadores	Und	4,374
Pintura de Semiesferas de concreto	Und	3,123
Pintura de sardineles	MI	13,161
Demarcación de pavimento con pintura de tráfico	MI	3,930

Fuente: NORVIAL S.A.

**CUADRO N° 11
CONSERVACIÓN Y REHABILITACIÓN DE OBRAS DE ARTE**

Tareas	Unidad	2005
Pintura de baranda de puentes	MI	1,368
Limpieza de barandas de puentes	MI	5,631
Remoción de sedimentos y piedras de cauce de ríos	M3	465

Fuente: NORVIAL S.A.

**CUADRO N° 12
CONSERVACIÓN DE ÁREAS VERDES**

Tareas	Unidad	2005
Conservación de jardines en estaciones de Peaje	Hh	1,876
Conservación de jardines en estaciones de Pesaje	Hh	1,772
Conservación de Areas verdes en la carretera	KM	0

Fuente: NORVIAL S.A.

**CUADRO N° 13
OTROS TRABAJOS**

Tareas	Unidad	2005
Construcción de muro seco	MI	5,574

Fuente: NORVIAL S.A.

II.5 Rehabilitación

38. NORVIAL S.A. ha firmado con el Consorcio Vial 5 un contrato para la realización de obras de rehabilitación del Tramo Ancón – Huacho. El contrato, firmado el 17 de marzo del 2003 incluye la ejecución de actividades necesarias a fin de rehabilitar dicho tramo, por un monto US \$9.1 millones.
39. Durante el 2004 se llevaron a cabo trabajos de rehabilitación de los equipos e instalaciones de la estación de pesaje, quedando esta operativa a partir del 22 de enero del 2005. La estación, ubicada en el tramo Pasamayo, cuenta con dos unidades de pesaje: una que opera en sentido norte y otra en sentido sur.

II.6 Construcción

40. El 14 de marzo del 2003, NORVIAL S.A. firmó un contrato EPC con el Consorcio Vial 5 por un costo total de US \$45 millones para la realización de labores de construcción, que comprenden el diseño, ingeniería y construcción de la infraestructura requerida en la Fase I del Contrato de Concesión.
41. En octubre del 2005, NORVIAL culminó la construcción de de 23 km. de vía en el tramo Primavera-Ambar. Ellos comprendió la construcción de 9 km. de vía totalmente nueva sobre terrenos adquiridos por El Concedente, y el ensanche de 14 Km. de vía sobre el trazo existente.
42. Para llevar a cabo la ejecución de obras pendientes de la Fase I del contrato de concesión (tramos Huacho-Primavera y Ambar –Pativilca), es necesario la contar con 527 predios, los cuales deben ser expropiados o adquiridos de terceros para ser entregados a NORVIAL libres de toda ocupación o uso. La situación de la entrega de terrenos a fines del año 2005 se detalla ene. siguiente cuadro:

**CUADRO N° 14
SITUACIÓN DE ENTREGA DE TERRENOS LIBRES DE INTERFERENCIAS A NORVIAL
POR PARTE DEL MTC**

PREDIOS	ETAPA I				ETAPA II				GRAN TOTAL
	TRAMO 1	TRAMO 2*	TRAMO 3	TOTAL	TRAMO 1	TRAMO 2	TRAMO 3	TOTAL	
	REQUERIDOS	199	19	168	386	52	77	14	
ADQUIRIDOS	89	3	34	126	20	17	4	41	167
ENTREGADOS	9	-	-	9	4	1	-	5	14
CON PERMISO DE USO	-	15	-	15	-	-	-	-	15

Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.7 Pagos al Estado

43. En el 2005, el pago por concepto de Retribución al Estado, fue de S/. 2,5 millones. Este monto corresponde al 5.5% de los ingresos que obtuvo la Empresa Concesionaria por el cobro de peaje.
44. Además, la Empresa Concesionaria debe realizar un pago a OSITRAN por concepto de aporte por regulación, equivalente al 1% del total de ingresos de la empresa. La suma pagada por este concepto para el año 2005 ascendió a S/. 448,378.
45. Tanto el pago por concepto de Retribución y el aporte por regulación experimentaron una ligera reducción (menor al 1%) respecto al monto pagado en el año 2004, producto de los menores ingresos obtenidos el 2005.

CUADRO N° 15
RETRIBUCIÓN AL ESTADO Y APOORTE POR REGULACIÓN
(Miles de Nuevos Soles)

	2003	2004	2005
Fondo Vial	1,956	2,484	2,468
Aporte por Regulación	355	451	448

Fuente: Estados financieros Auditados 2003 y 2004– NORVIAL S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.8 Resultados financieros

46. Los ingresos de la empresa durante el 2005 experimentaron una reducción de 0.5% producto de la menor tarifa cobrada desde mediados de julio. Asimismo, sus costos operativos experimentaron un incremento de 2.8% producto de los mayores gastos desembolsados para cubrir costos de recaudación, operación y mantenimiento rutinario realizados por el Operador. Ello llevó a una reducción de -1.4% en la Utilidad Bruta.
47. En cuanto a los gastos de administración, estos se redujeron en 5% pese al aumento de cargas de personal y terceros (+14%), rubro que representó el 73% del total de gastos administrativos. La reducción se debió a las menores cargas diversas de gestión efectuadas (-35%). De otra parte, el aumento de 41% observado en los gastos de depreciación y amortización obedece a las valorizaciones de obras –principalmente de pavimentación- realizadas a través del contrato EPC. En consecuencia, los mayores gastos de administración y amortización efectuados condujeron a una reducción de 16% en la Utilidad operativa.
48. Finalmente, destacó el aumento de 71% en los gastos financieros, aumento que obedeció a los mayores gastos efectuados a asesores por la gestión y evaluación de créditos solicitados por la compañía³.

³ El 26 y 28 de abril, NORVIAL firmó contrato con la Corporación Financiera Internacional (IFC) y el Banco Interamericano de Desarrollo (IDB), respectivamente. Mediante estos contratos, las entidades multilaterales se comprometieron a financiar las obras de Ingeniería, construcción, culminación y aceptación de las obras de la Primera Etapa del Contrato de Concesión.

CUADRO N° 16
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS NORVIAL S.A.: 2004 -2005
(Miles de S/.)

	2003	2004	2005
Ingresos	35,525	45,079	44,838
Costo de los Servicios	(8,403)	(9,447)	(9,715)
Utilidad Bruta	27,122	35,631	35,122
Gastos de Administración	(3,313)	(3,488)	(3,305)
Depreciación y amortización	(1,250)	(7,882)	(11,380)
Otros gastos de operación	-	(1,263)	(1,205)
Utilidad de operación	22,559	22,998	19,234
Otros ingresos			
Gastos financieros, neto	(5,676)	(4,265)	(7,288)
Resultado por exp. a la inflación	(4)	(243)	-
Diferencia en cambio	-	-	(784)
Varios, neto	(20)	(164)	(271)
Utilidad antes de Impuesto	16,867	18,327	10,892
Impuesto a la renta			
Diferido	2,995	(1,630)	1,047
Corriente	-	(3,380)	(4,332)
Utilidad Neta del Período	13,872	13,317	7,607

Fuente: Estados Financieros Auditados 2003 y 2004– NORVIAL S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

49. En cuanto a los ratios financieros de la empresa, se observa que el margen operativo se redujo en 15% con relación al año 2004, producto de los menores ingresos percibidos. Asimismo, la utilidad neta sobre ventas experimentó una reducción de 43%, debido no sólo a los menores ingresos sino también a los mayores gastos de amortización y financieros incurridos.
50. Se observa una mejora en la liquidez de la empresa, producto del aumento del activo corriente (+38%), fundamentalmente por el aumento en los saldos de cuentas por cobrar a empresas afiliadas.
51. En cuanto al Pasivo, este registró un notable incremento (+344%), producto de la deuda a largo plazo contraída con el Corporación Financiera Internacional (IFC) y el Banco Interamericano de Desarrollo (IDB) destinada a la realización de obras de la primera Etapa del Contrato de Concesión⁴. Mientras tanto, el patrimonio de la empresa ascendió a S/. 66.3 millones, cifra que representó un incremento de 13% producto de los resultados acumulados del período. Así, el ratio Pasivo/Patrimonio aumentó en cerca de 300%. Por su parte, el aumento experimentado tanto en los activos como en el patrimonio, combinado con la

⁴ Producto de estos contratos, NORVIAL recibió un primer desembolso de US \$11.8 millones en noviembre 2005. Una vez que el MTC cumpla con hacer entrega de los predios necesarios, y conforme al avance de obras, NORVIAL recibirá los desembolsos pendientes, que ascienden a un total de US \$24.2 millones.

menor utilidad neta percibida, condujeron a una reducción de los ratios Utilidad Neta/Patrimonio y utilidad Neta/Activos.

CUADRO N° 17
RATIOS FINANCIEROS

Indicadores	2003	2004	2005
	Margen Operativo	0.64	0.51
Utilidad Neta / Ventas	0.39	0.30	0.17
Activo Cte / Pasivo Cte	0.85	2.79	6.37
Pasivo / Patrimonio	0.34	0.22	0.88
Utilidad Neta / Patrimonio	0.38	0.23	0.11
Utilidad Neta / Activos	0.29	0.19	0.06

Fuente: Estados Financieros Auditados 2003 y 2004– NORVIAL S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS

52. De acuerdo al cronograma de reajustes de tarifas estipulado en la Adenda N° 1 al contrato de concesión, correspondió efectuar un reajuste a la tarifa a mediados de julio 2005.
53. Así, hasta el 19 de julio del 2004, la tarifa cobrada por vehículo ligero o eje de vehículo pesado en los tres peajes de la carretera ascendió a S/. 4,66, sin incluir IGV. A partir del 20 de julio, la nueva tarifa fue de S/. 4.55 sin incluir IGV. La reducción se debió al descenso del tipo de cambio experimentado con relación al 2004.

CUADRO N° 18
CRONOGRAMA DE AJUSTE TARIFARIO - NORVIAL S.A.

Fecha	Tarifa ⁽¹⁾
Diciembre 2002	S/. 2.97
01/04/2003	S/. 3.81
01/10/2003	S/. 4.66
15/07/2005	US \$ 1.4 ⁽²⁾
15/07/2006	US \$ 1.5 ⁽²⁾

(1) No incluye IGV ni otros aportes de ley

(2) Las tarifas en dólares deberán ser fijadas en soles al tipo de cambio vigente

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

54. Cabe señalar que, a partir de la puesta en vigencia de la tarifa correspondiente a julio del 2006, la sociedad concesionaria podrá realizar un ajuste ordinario por inflación cada 12 meses, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$\text{Peaje} = [(\text{US\$ } 1.5 \times 50\%) \times (\text{CPI}_i / \text{CPI}_0) \times \text{TC}_i] + [(\text{US\$ } 1.5 \times 50\%) \times (\text{IPC}_i / \text{IPC}_0) \times \text{TC}_0]$$

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 los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labour Statistics). Para el mes *i* de ajuste, se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.

TC es el Tipo de Cambio, definido en la cláusula primera del presente Contrato.

IPC es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

Por otra parte, al comparar las tarifas brutas cobradas por la Empresa Concesionaria con las cobradas anteriormente por PROVÍAS Nacional, se puede observar que los peajes por vehículo ligero y por eje de vehículo pesado son menores en 28% y 10%, respectivamente. Si se tiene en cuenta los pagos que NORVIAL realiza al Estado por concepto de IGV (19%), Fondo Vial (5,5%) y tasa de regulación (1%), la diferencia entre ambos peajes sería de 43% y 29% para vehículos ligeros y pesados, respectivamente.

**CUADRO N° 19
COMPARACIÓN DE PEAJES
(EN S/.)**

CONCEPTO	PROVIAS				NORVIAL	
	VEH. PESADO		VEH. LIGERO		TODO VEH.	
	por eje	por eje, por viaje (1)	por eje	por eje, por viaje	por eje	por eje, por viaje (1)
a Tarifa bruta	6.00	13.00	7.50	15.00	5.40	21.60
b Tarifa sin IGV	6.00	13.00	7.50	15.00	4.55	18.15
c Canon y aporte de regulación	-	-	-	-	0.30	1.18
d Tarifa neta (2)	6.00	13.00	7.50	15.00	4.25	16.97

(1) Considera el total de cobros a unidades que recorren la ruta Ancón - Pativilca – Ancón (viaje ida y vuelta).

(2) d=b-c

Fuente: PROVIAS, Contrato de Concesión – NORVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

IV CONCLUSIONES

De acuerdo al análisis del desempeño de la Concesión, durante el año 2005, se desprenden las siguientes conclusiones:

1. Durante el 2005, el tráfico total de vehículos que circularon por la carretera Ancón-Huacho - Pativilca se incrementó en 0.7%, lo cual significó un IMD de 10,152 vehículos-día.
2. El tráfico de vehículos ligeros se redujo en 0.1% mientras que el de pesados aumentó en 1%. El tráfico total medido en ejes de incrementó en 1,4%.
3. La tarifa de esta carretera se reajustó en julio del año 2005, pasando de S/. 4.66 por eje a S/. 4.55 más IGV y otros aportes de Ley. Así, el ingreso medio por vehículo fue de S/. 9.02, mientras que el ingreso medio por vehículo y por Km. fue de S/. 0,049 (US \$0,015) sin incluir el IGV, lo que significó un aumento de 27% respecto al resultado del 2004.
4. A lo largo del año 2005 se reportaron 365 accidentes, cuya principal causa fue el exceso de velocidad. Dicha cifra significa un crecimiento del 22% respecto al número de accidentes ocurridos en el 2004.
5. Durante el 2005, NORVIAL pagó al estado S/. 2,468 miles por concepto de fondo vial y S/. 448 mil por aporte de regulación.
6. En cuanto a los resultados financieros, la utilidad operativa y neta fueron menores a las obtenidas en el 2005, producto de los mayores gastos de amortización y financieros incurridos
7. Finalmente, la liquidez de la empresa ha mejorado por el incremento en los saldos de cuentas por cobrar a empresas afiliadas. Asimismo, el Pasivo registró un notable incremento (+344%), producto de la deuda a largo plazo contraída destinada a la realización de obras de la primera Etapa del Contrato de Concesión.