



EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO
ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA DE LA CARRETERA PANAMERICANA
NORTE: AÑO 2006

Gerencia de Regulación

Julio 2007



INDICE

I	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
I.1	Adendas al Contrato de Concesión.	8
I.2	Compromisos de inversión	11
I.3	Tarifas reguladas	12
I.4	Factor de retribución y pagos a organismos públicos	12
II	DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2006	13
II.1	Zona de influencia	13
II.2	Tráfico de vehículos	14
II.3	Indicadores operativos	18
II.4	Principales actividades de mantenimiento de infraestructura	21
II.5	Rehabilitación	24
II.6	Construcción	24
II.7	Pagos al Estado	25
II.8	Resultados financieros	26
III	EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS	28
IV	CONCLUSIONES	29



Índice de Cuadros

Cuadro N° 1:	Carretera Ancón-Huacho-Pativilca	7
Cuadro N° 2:	Contenido de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión	8
Cuadro N° 3:	Contenido de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión	10
Cuadro N° 4:	Número de vehículos y variación porcentual por tipo de vehículo, 2002-2006	15
Cuadro N° 5:	Variación del tráfico de vehículos pesados por tramo, 2003-2006 (en miles de vehículos)	17
Cuadro N° 6:	Vehículos ligeros y ejes de vehículos pesados y variación, 2003-2006 (en miles de ejes)	17
Cuadro N° 7:	Ingreso medio por vehículo, 2003-2006 (en miles de soles)	19
Cuadro N° 8:	Limpieza y reposición de accesorios, 2006	22
Cuadro N° 9:	Reparación en carpeta y bermas, 2006	22
Cuadro N° 10:	Pintado de Carpeta y Accesorios, 2006	23
Cuadro N° 11:	Conservación y rehabilitación de obras de arte, 2006	23
Cuadro N° 12:	Conservación de áreas verdes, 2006	23
Cuadro N° 13:	Otros trabajos, 2006	23
Cuadro N° 14:	Resultados de la Medición de los Parámetros de Serviciabilidad, mayo 2006	24
Cuadro N° 15:	Progreso de entrega de terrenos a Norvial por parte del MTC, al 31 de diciembre de 2006	25
Cuadro N° 16:	Retribuciones al Estado y Aporte por Regulación, 2003-2006 (en miles de nuevos soles)	26
Cuadro N° 17:	Estado de Ganancias y Pérdidas de Norvial S.A.: 2003-2006 (en miles de nuevos soles)	27
Cuadro N° 18:	Ratios Financieros, 2003-2006	28
Cuadro N° 19:	Cronograma de ajuste tarifario – Norvial S.A., 2002-2006	28
Cuadro N° 20:	Comparación de peajes (en nuevos soles)	29



Índice de Gráficos

Gráfico N° 1: Esquema de la Autopista Huacho - Pativilca	12
Gráfico N° 2: Tramo Concesionado	14
Gráfico N° 3: Tráfico de vehículos ligeros acumulado últimos 12 meses, 2003-2006 (en miles de unidades)	15
Gráfico N° 4: Tráfico de ejes de vehículos pesados acumulado últimos 12 meses, 2003-2006 (en miles de unidades)	16
Gráfico N° 5: Índice Medio Diario promedio mensual y total anual, 2002-2006	18
Gráfico N° 6: Índice Medio Diario promedio mensual de ejes diarios de vehículos pesados y total anual, 2002-2006	19
Gráfico N° 7: Accidentes en la carretera, 2006	20
Gráfico N° 8: Principales causas de accidentes, 2006	20



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 cuarto año de operación.
2. La concesión fue otorgada a NORVIAL S.A. en enero del 2003 por un período de 25 años y comprende los 182.66 Km. del tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte.
3. Durante el 2006, circularon por la carretera un total de 3,9 millones vehículos, cifra que significó un aumento de 6,4% con relación al tráfico registrado durante el 2005. Al analizar el tráfico por tipo de vehículo encontramos que el número de vehículos ligeros se incrementó en 5,0%, mientras que el número de vehículos pesados aumentó en 7,1%. Estos representaron el 34% y 66% del tráfico total de la carretera, respectivamente. Por otro lado, al observar el tráfico total medido en ejes, encontramos que se incrementó en 7,8% con relación al resultado obtenido en el 2005.
4. Entre los indicadores operativos, el Índice Medio Diario (IMD) del total de vehículos alcanzó los 10 797 vehículos al día, cifra superior en 6,4% a lo registrado en el 2005. Asimismo, el IMD del total de ejes de vehículos pesados alcanzó los 25 096 vehículos al día, lo que representó un incremento anual de 8,3%. En cuanto al ingreso medio por vehículo (neto de IGV), este fue de S/. 12,54. Esta cifra es 3.6% mayor a la alcanzada el 2005, y responde a la mayor tarifa en soles cobrada desde mediados de julio 2006.
5. En el año 2006 ocurrieron 421 accidentes, cifra que representó un incremento de 15% respecto a lo registrado en el 2005. La principal causa de los accidentes fue el exceso de velocidad de los conductores.
6. Los trabajos de mantenimiento de la carretera, comprendieron 33,375 metros lineales de limpieza en sardineles, 14,220 metros lineales de limpieza de barandas de puentes, 1,760 metros cuadrados (m²) de reparación de carpeta y bermas y Slurry Seal en peladuras de carpeta asfáltica y 5,087 metros cúbicos (m³) de eliminación de desmonte. Asimismo, se desarrollaron proyectos de defensa del pie del talud inferior con gaviones y muros secos en el km 50 y proyectos de estabilidad de taludes inferiores en el serpentín de Pasamayo.
7. Estos trabajos de mantenimiento lograron que las mediciones de los Índices de serviciabilidad de la vía durante mayo del 2006 satisfagan en su totalidad los requisitos establecidos en el expediente técnico.
8. Por otro lado, las obras de construcción realizadas durante el 2006 permitieron el avance de obras de la Sección 1 (Huacho - Dv. Primavera) y 3 (Supe - Pativilca) en 22.34% y 17.54%, respectivamente. Los trabajos realizados durante el 2006 implicaron una inversión estimada de US\$ 3,6 millones de modo que el monto total invertido durante la concesión a diciembre del año 2006 se estima en US\$ 11,5 millones. Ello representa el 44% de los US\$ 26,4 millones establecidos en el Contrato de Concesión como inversión referencial para la primera etapa.
9. Los principales trabajos de construcción en la Sección 1 (Huacho - Dv. Primavera) incluyeron obras preliminares y de movimiento de tierras para la construcción de la autopista, y obras de arte y drenaje en los terrenos disponibles. Asimismo, se inició la ejecución de las obras del puente "Huaura", alcanzando -en el período- un avance del



86.55%. El puente, de concreto post tensado, está compuesto por una calzada de doble vía y tiene una longitud de 184 metros lineales.

10. Los principales trabajos de construcción en la Sección 3 (Supe – Pativilca) incluyeron obras de arte y drenaje en los terrenos disponibles. Asimismo, se inició la ejecución de las obras del puente "Pativilca", alcanzando –en el período– un avance del 82.97%. El puente, de concreto post tensado, está compuesto por una calzada de doble vía y tiene una longitud de 344 metros lineales.
11. A diciembre de 2006, el proceso de adquisición de predios se encontraba paralizado. De los 527 predios requeridos por la empresa concesionaria, 433 predios habían sido adquiridos pero solo 293 habían sido entregados a NORVIAL.
12. Durante el 2006, NORVIAL transfirió, al MTC, un total de S/. 2.7 millones por concepto de fondo vial y a OSITRAN, S/. 519 mil por aporte de regulación.
13. En cuanto a los resultados financieros, la utilidad neta obtenida por el concesionario durante el 2006 fue 29% mayor al resultado del 2005 mientras que el margen operativo se redujo en 19%. Esto último se debe al incremento de los gastos de amortización y financieros.
14. Los ingresos anuales por recaudación ascendieron a S/. 49,4 millones durante el 2006. Esto determina un promedio mensual de S/. 4,12 millones lo que equivale a ingresos mensuales de US\$ 1,26 millones.
15. Finalmente, de acuerdo al cronograma de ajuste tarifario establecido en el Contrato de Concesión, en julio del 2006 se efectuó un ajuste a la tarifa. Así, a partir del 16 de julio de 2006, la nueva tarifa fue de S/. 4.86 sin incluir IGV, lo que significó un incremento de 6.8%.



EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA CONCESIÓN DEL TRAMO ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA DE LA CARRETERA PANAMERICANA NORTE: AÑO 2006

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
Ancón	Huacho	103	Serpentín de Pasamayo
Ancón	Chancay (Serpentín)	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 calendario 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 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 la primera etapa. El plazo máximo para la ejecución de las obras de la primera etapa es de dos (02) años. 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 viales, los cuales se precisan en los Anexos I y II del Contrato.

¹ Modificación efectuada por Addenda N° 1.



1.1 Adendas al Contrato de Concesión.

5. Desde el inicio de la concesión, se han suscrito dos Adendas al Contrato de Concesión. 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 realizaron 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: Contenido de la 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.
	Se incluye las definiciones de Controversia(s) Técnica(s) y Controversia(s) No Técnica(s).
1.5	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: Contenido de la 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

8. Posteriormente, con fecha 26 de julio de 2006, la empresa concesionaria solicitó opinión de OSITRAN sobre la propuesta de modificación del Contrato de Concesión enviada. La modificación ha sido propuesta debido al retraso en más de 18 meses de la entrega de predios por parte del Concedente según lo establecido en el Contrato de Concesión.



9. La propuesta de modificación presentada por la empresa concesionaria contempla la ampliación del plazo para la entrega de predios, la modificación del plazo de ejecución de las obras de la primera etapa y la inclusión de una compensación económica que considera el Concedente debe pagar al Concesionario por el retraso ocurrido en la entrega de predios. Adicionalmente, la empresa concesionaria solicita se le compense por el retraso en el inicio de las obras.
10. El Informe N° 048-06-GRE-GAL-OSITRAN del 18 de diciembre de 2006, remitido a la empresa concesionaria y aprobado por el Consejo Directivo de OSITRAN en su sesión del 11 de diciembre de 2006 mediante Acuerdo N° 882-225-06-CD-OSITRAN emitió opinión técnica respecto de la solicitud de modificación del Contrato de Concesión.
11. Al 31 de diciembre de 2006, no se ha firmado ninguna Adenda adicional al Contrato de Concesión correspondiente a la última propuesta de la empresa concesionaria.

1.2 Compromisos de inversión

12. En el Contrato de Concesión y en 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 \$35,0 millones, lo que implica una inversión referencial total de US \$61,4 millones.
13. 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.
 - vi) El reforzamiento del puente Supe.
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 pueden observar las obras de construcción en el sub-tramo Huacho – Pativilca:



- **Retribución:** Este pago 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:** El aporte equivale al 1% de los ingresos totales facturados por la empresa concesionaria, los cuales incluyen los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados por la prestación de servicios obligatorios y opcionales prestados directamente por el concesionario.

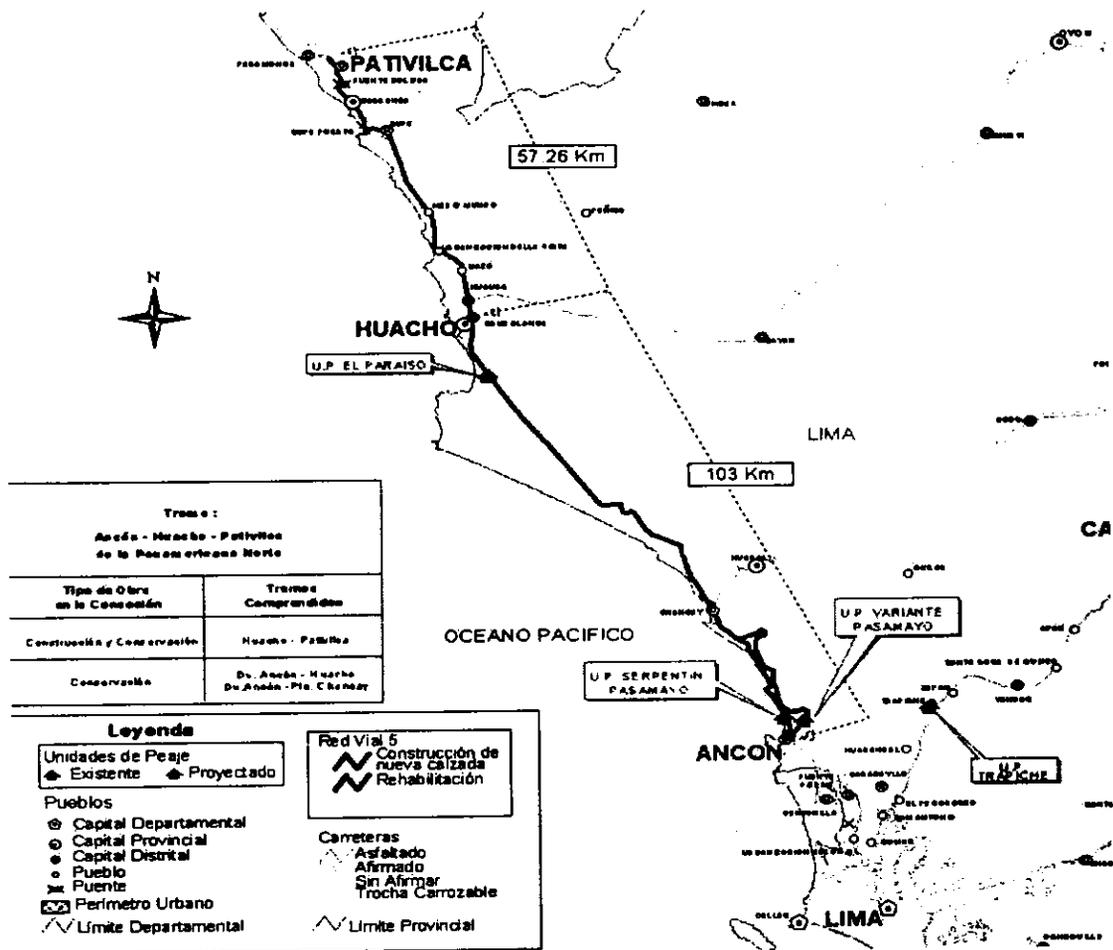
II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2006

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.



Gráfico N° 2: Tramo Concesionado



II.2 Tráfico de vehículos

18. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2006 fue 6.4% mayor al registrado durante el 2005. Ello se debió principalmente al incremento de los vehículos pesados (7.1%), los cuales representaron el 66% del total de vehículos que se trasladaron por la vía. El tráfico de vehículos ligeros, correspondiente al 34% restante, se incrementó en 5% respecto del 2005.
19. De otro lado, el número de ejes pesados se incrementó en 8.3% con relación al año anterior. Ello se debió al mayor número de vehículos de 4 ejes ó más, que en conjunto, representaron el 51% del total de ejes pesados que circularon por la carretera. Durante el 2006, el número de vehículos de 4, 5 y 6 ejes se incrementó en 14%, 12% y 10%, respectivamente. Finalmente, durante el 2006 el tráfico de ejes totales (vehículos ligeros más ejes de vehículos pesados) se incrementó en 7.8% respecto del 2005.



Cuadro N° 4: Número de vehículos y variación porcentual por tipo de vehículo, 2002-2006

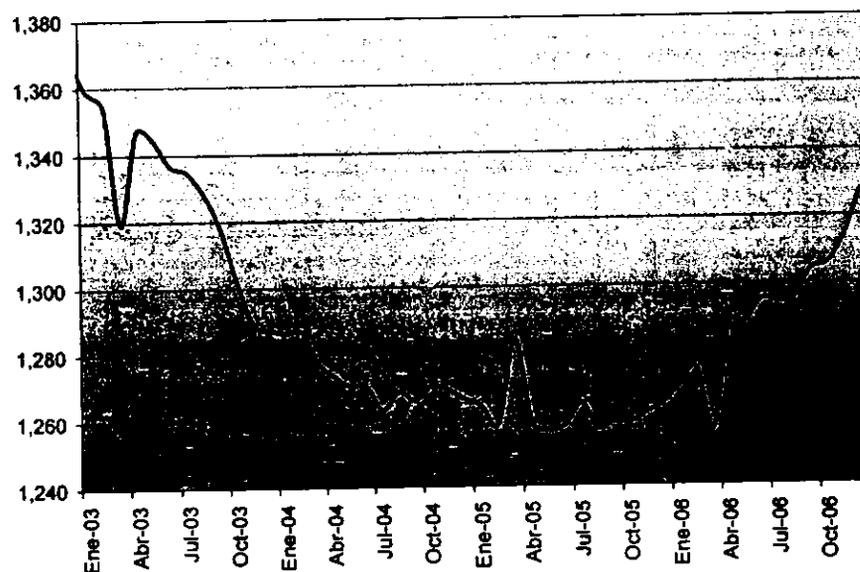
Año	Ligeros	Pesados	Total	Ejes Pesados	Ejes Totales
2002	1,369	2,444	3,813	8,134	9,502
2003	1,287	2,394	3,681	8,205	9,492
Var 03/02	-5.9%	-2.1%	-3.4%	0.9%	-0.1%
2004	1,266	2,403	3,669	8,323	9,589
Var 04/03	-1.6%	0.4%	-0.3%	1.4%	1.0%
2005	1,265	2,441	3,706	8,460	9,725
Var 05/04	-0.1%	1.6%	1.0%	1.6%	1.4%
2006	1,327	2,614	3,941	9,160	10,487
Var 06/05	5.0%	7.1%	6.4%	8.3%	7.8%

Fuente: NORVIAL S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

20. En cuanto al tráfico de vehículos ligeros acumulado de los últimos 12 meses, se puede observar que a inicios del 2006 se logró revertir la tendencia decreciente iniciada en el 2003. Así, en los últimos 12 meses, se ha registrado un incremento del tráfico acumulado de vehículos que nos lleva, en diciembre del 2006, a recuperar el nivel de tráfico acumulado de vehículos ligeros alcanzado en agosto del 2003.

Gráfico N° 3: Tráfico de vehículos ligeros acumulado últimos 12 meses, 2003-2006 (en miles de unidades)

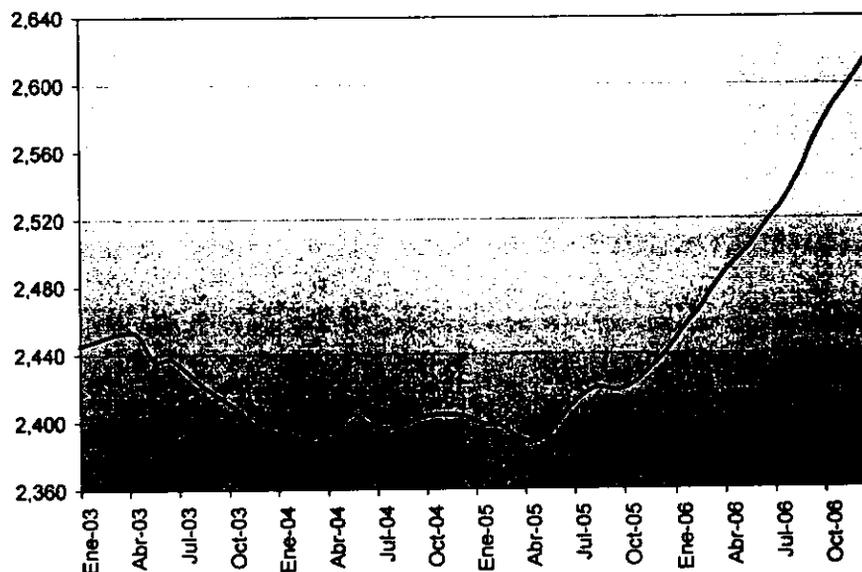


Fuente: Norvial S.A.

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 incremento de 7.1% entre enero y diciembre del 2006. Dicho incremento permitió alcanzar, a diciembre de 2006, un tráfico acumulado en los últimos 12 meses de 2'614 mil vehículos.

Gráfico N° 4: Tráfico de ejes de vehículos pesados acumulado últimos 12 meses, 2003-2006 (en miles de unidades)



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

22. Al observar el tráfico de vehículos pesados por tramo, se tiene que durante el 2006 el 58% de los vehículos transitó por el tramo Serpentin. El número de vehículos que transitó por este tramo registró un aumento de 6.6% con relación a los registrado el año 2005. Destacó en particular el aumento de tránsito de vehículos de 2 y 6 ejes.
23. Por su parte, el tramo Huacho-Paraiso concentró el 41% del tráfico total de vehículos pesados y registró un incremento de 7.9% con relación al año 2005. En este tramo destacó el incremento registrado en el número de vehículos de 6 ejes que circularon por la carretera (+10.7%).
24. Finalmente, el tráfico de vehículos pesados en el tramo de Pasamayo representó menos del 1% debido a que este tramo está orientado al tránsito de vehículos ligeros.



Cuadro N° 5: Variación del tráfico de vehículos pesados por tramo, 2003-2006 (en miles de vehículos)

	Serpentín Pasamayo				Huacho - Paraíso				Variante Pasamayo			
	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006	2003	2004	2005	2006
Cantidad												
2 ejes	672.7	640.8	644	672	397.4	394.4	395	414	13.6	10.9	9.9	8.6
3 ejes	248.5	257.7	270	286	209.7	219.3	229	241	0.3	0.3	0.3	0.4
4 ejes	77.6	75.0	77	85	50.3	50.7	52	62	0.1	0.1	0.1	0.1
5 ejes	114.0	133.7	142	158	80.7	92.2	96	108	0.1	0.2	0.4	0.2
6 ejes	294.0	296.2	296	321	234.0	230.3	230	255	0.3	0.4	0.5	0.5
7 ejes	0.2	0.2	0	0	0.3	0.2	0	0	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
9 ejes	0.1	0.0	0	0	0.1	0.0	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0
Var (%)												
2 ejes	-8.1	-4.7	0.6	4.3	-12.7	-0.7	-0.1	5.1	4.6	-19.6	-8.8	-13.3
3 ejes	7.9	3.7	4.6	6.2	2.0	4.6	4.3	5.2	56.6	-15.3	13.6	39.4
4 ejes	-7.5	-3.4	2.8	10.1	6.2	0.7	3.0	19.5	254.5	-34.6	13.7	50.0
5 ejes	-8.0	17.3	5.9	11.6	-18.8	14.3	3.8	13.1	-27.0	167.1	83.8	-40.2
6 ejes	11.3	0.7	-0.1	8.7	14.5	-1.6	-0.1	10.7	13.0	36.0	5.0	12.2
7 ejes	156.6	1.5	-0.4	58.1	219.6	-6.5	-5.1	67.4	-	-80.2	-88.9	-100.0
8 ejes	-	-69.2	-83.3	1800.0	-	-64.1	-71.4	750.0	-	-100.0	-	-
9 ejes	-	-49.5	-37.0	-17.6	-	-41.7	-43.3	-17.6	-	-95.1	-	0.0

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 2005 en el tramo Huacho Paraíso (+9.3%), tramo en el que el 39.4% del tráfico total correspondió a vehículos de 6 ejes.
26. Asimismo, el tráfico total de ejes de vehículos pesados registró un incremento de 8.3%, tanto por el aumento registrado en el tramo Huacho-Paraíso como el del tramo Serpentin (+7.7%).

Cuadro N° 6: Vehículos ligeros y ejes de vehículos pesados y variación, 2003-2006 (en miles de ejes)

	EJES				VARIACIÓN			
	2003	2004	2005	2006	03/02	04/03	05/04	06/05
Vehículos Pesados								
Serpentin Pasamayo	4,738	4,802	4,891	5,265	1.6%	1.4%	1.8%	7.7%
Huacho Paraíso	3,435	3,494	3,544	3,872	-0.2%	1.7%	1.4%	9.3%
Variante-Pasamayo	32	26	26	23	9.9%	-16.4%	-3.5%	-9.8%
Vehículos Livianos								
Serpentin Pasamayo	1	5	5	8	-	293.5%	5.6%	54.4%
Huacho Paraíso	448	441	445	474	-4.9%	-1.7%	0.9%	6.6%
Variante-Pasamayo	838	821	815	846	-6.6%	-2.0%	-0.7%	3.8%
Total de Ejes (Vehículos pesados)	8,205	8,323	8,460	9,160	0.9%	1.4%	1.6%	8.3%
Total de Ejes Cobrables (Livianos + pesados)	9,492	9,589	9,725	10,487	-0.1%	1.0%	1.4%	7.8%

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

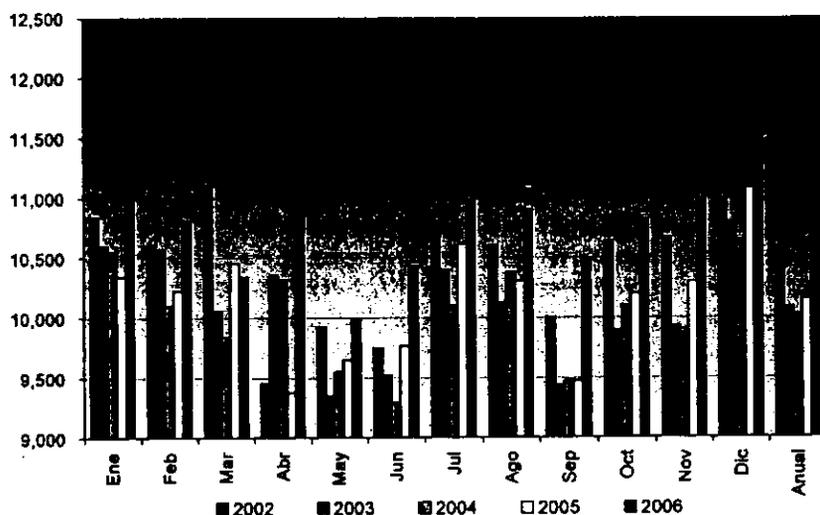


II.3 Indicadores operativos

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 2006, el IMD ha sido de 10,797 vehículos al día, cifra superior en 6.4% a lo registrado en el 2005.
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 (10,419 en promedio), el cuarto trimestre es el que registra mayor movimiento (11,271 en promedio).

Gráfico Nº 5: Índice Medio Diario promedio mensual y total anual, 2002-2006

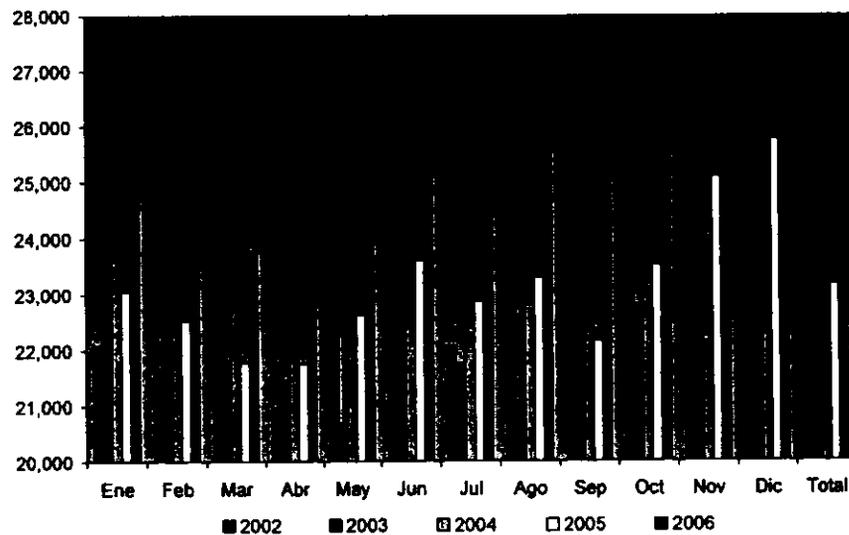


Fuente: Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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 2006, este indicador fue de 25,096, cifra mayor en 8.3% a lo registrado en el 2005.



Gráfico N° 6: Índice Medio Diario promedio mensual de ejes diarios de vehículos pesados y total anual, 2002-2006



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 2006, el ingreso medio por vehículo de NORVIAL S.A. fue de S/. 12.54 (neto de IGV), cifra 3.6% mayor a la alcanzada el 2005. 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/. 0,069 (US \$0,021) sin incluir el IGV, lo que significó un aumento de 4.3% respecto al resultado del 2005. Dichos resultados obedecen a lo mayores ingresos percibidos por efecto del reajuste del peaje registrado a partir de julio del 2006.

Cuadro N° 7: Ingreso medio por vehículo, 2003-2006 (en miles de soles)

Año	Ingreso Total	N° Vehículos	IME*Vehículo		IME*Vehículo*km	
	Miles s/.	Miles de Unids	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	3,706	12.10	3.67	0.066	0.020
2006	49,403	3,941	12.54	3.83	0.069	0.021

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

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

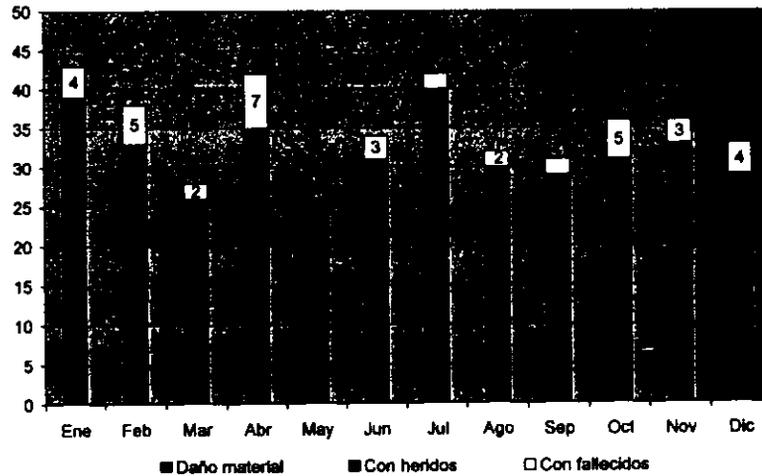


contrato tiene una duración de 5 años y es renovable automáticamente por similar periodo. En el año 2005, el pago al operador ascendió a S/. 6'798 mil, mientras que para el año 2006 este fue de 6 825 mil nuevos soles.

II.3.4 Número de accidentes

33. Durante el año 2006, se registraron 421 accidentes, cifra que representa un incremento de 15% respecto a lo registrado en el 2005. En el 55% de los casos se registraron daños personales.

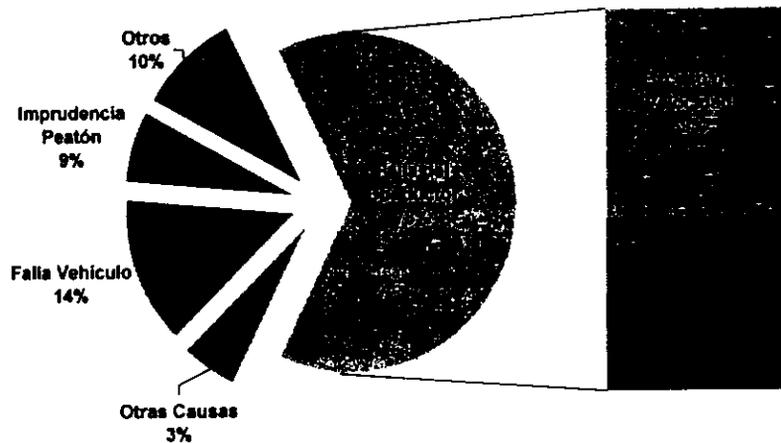
Gráfico N° 7: Accidentes en la carretera, 2006



Fuente: NORVIAL S.A
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.

Gráfico N° 8: Principales causas de accidentes, 2006



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

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 periodos de 5 años.



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. Estas actividades constituyen el mantenimiento rutinario y tienen por objeto mantener las vías en las condiciones previstas de acuerdo a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Entre otros 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 2006, los trabajos realizados comprendieron 33,375 metros lineales de limpieza en sardineles, 14,220 metros lineales de limpieza de barandas de puentes, 1,760 metros cuadrados (m²) de reparación de carpeta y bermas y Slurry Seal en peladuras de carpeta asfáltica y 5,087 metros cúbicos (m³) de eliminación de desmonte. Además, se dedicó 38,306 horas-hombre a limpieza de accesorios y conservación de áreas verdes.
37. Los Cuadros N° 8 -13 presentan las actividades que NORVIAL ha realizado a lo largo del año 2006 en mantenimiento rutinario.



Cuadro N° 8: Limpieza y reposición de accesorios, 2006

Tareas	Unidad	2006
Limpieza de bermas laterales	Hh	8,715
Limpieza de berma central	Hh	2,098
Limpieza de guardavías	Hh	1,145
Limpieza de derrames de combustible	Hh	68
Limpieza de basurales en el derecho de vía	Hh	6,016
Eliminación de maleza	Hh	783
Limpieza de hitos kilométricos	Hh	300
Limpieza de delineadores	Hh	12,264
Limpieza de Señales Preventivas y reglamentarias	Hh	314
Limpieza de Señales Informativas	Hh	1,505
Desarenado de bermas y taludes (con equipo)	HM	1,403
Limpieza de cunetas	Km	18
Limpieza de derrumbes menores	M3	-
Limpieza de derrumbes mayores	M3	7
Eliminación de desmorte	M3	5,087
Limpieza de sardineles	MI	33,375
Reposición y reparación de Guardavías	MI	328
Limpieza de pórticos	Und	10
Limpieza de alcantarillas	Und	257
Reposición de hitos kilométricos	Und	58
Reposición de Señales Preventivas y Reglamentarias	Und	45
Reposición de Señales Informativas	Und	18
Reposición de postes de señales preventivas y reglamentarias	Und	32
Reposición de tachas reflectivas	Und	2,187
Reparación de Señales Informativas	Und	9
Reposición de delineadores	Und	576
Reposición de semiesferas	Und	434
Colocación de señales preventivas y reglamentarias nuevas	Und	197
Reposición de Lámina reflectiva en delineadores	Und	1,156

Fuente: NORVIAL S.A.

Cuadro N° 9: Reparación en carpeta y bermas, 2006

Tareas	Unidad	2006
Parches en carpeta	M2	108
Parches en bermas	M2	1019
Slurry Seal en Peladuras de Carpeta Asfáltica	M2	633
Tratamiento de grietas con Sellante elastomérico	MI	22

Fuente: NORVIAL S.A.



Cuadro N° 10: Pintado de Carpeta y Accesorios, 2006

Tareas	Unidad	2006
Pintura de Guardavías en campo	MI	4735
Pintura de Postes de señales Preventivas y reglamentarias	Und	480
Pintura de bases de señales Informativas	Und	418
Pintura de Postes de señales Informativas	Und	170
Pintura de Hitos Kilométricos en campo	Und	567
Pintura de locales de Concesión	M2	1807
Pintura de pórticos	Und	1
Pintura de reverso de señales Preventivas y reglamentarias	Und	67
Pintura de reverso de señales Informativas	Und	3
Pintura de señales en el pavimento	M2	64
Pintura de delineadores	Und	4594
Pintura de Semiesferas de concreto	Und	6659
Pintura de sardineles	MI	7909
Demarcación de pavimento con pintura de tráfico	MI	137

Fuente: NORVIAL S.A.

Cuadro N° 11: Conservación y rehabilitación de obras de arte, 2006

Tareas	Unidad	2006
Pintura de baranda de puentes	MI	919
Limpieza de barandas de puentes	MI	14220
Remoción de sedimentos y piedras de cauce de ríos	M3	1153

Fuente: NORVIAL S.A.

Cuadro N° 12: Conservación de áreas verdes, 2006

Tareas	Unidad	2006
Conservación de jardines en estaciones de Peaje	Hh	1848
Conservación de jardines en estaciones de Pesaje	Hh	1848
Conservación de Areas verdes en la carretera	KM	0

Fuente: NORVIAL S.A.

Cuadro N° 13: Otros trabajos, 2006

Tareas	Unidad	2006
Construcción de muro seco	MI	3495.21

Fuente: NORVIAL S.A.

38. Durante el 2006, se desarrollaron proyectos de defensa del pie del talud inferior con gaviones y muros secos en el km 50 y proyectos de estabilidad de taludes inferiores en el serpentin de Pasamayo.



39. Estos trabajos de mantenimiento permitieron que la medición anual y rutinaria de los parámetros de serviciabilidad de la vía realizada en mayo del año 2006 arroje los siguientes resultados:

Cuadro N° 14: Resultados de la Medición de los Parámetros de Serviabilidad, mayo 2006

Parámetro Evaluado	Unidad	Medición	Observaciones
Peladuras, descascaramiento o desprendimiento de áridos	% total del área con peladura	0,00%	
Fisuras de calzada	% total del área fisurada	0,11%	Menor a lo exigible
Grietas en la calzada	% total del área agrietada	0,00%	
Baches en calzada	n° de baches	0,00	
Obstáculos en la calzada	n° de obstáculos	0,00	
Bordes rotos en la calzada	n° de bordes rotos	0,00	
Baches en bermas	n° de baches	0,00	
Obstáculos en la berma	n° de obstáculos	0,00	
Desprendimiento entre calzada y berma	longitud de desprendimiento	0,00	
Ahuellamiento	Mm promedio	1,23	Buena condición
Resistencia al Delizamiento (Fricción)	CRD promedio	0,53	Conforme a requisito $\geq 0,40$
Índice de rugosidad Internacional	IRI promedio	2,06	Buena transitabilidad
	Serv. PSI	3,45	Buena transitabilidad
Retroreflectancia de la Demarcación Horizontal	mcx lux-1 m-2	327,35	Mayor al mínimo requerido

40. Como se observa en el gráfico, las características de la vía satisfacen todos los requisitos establecidos en el expediente técnico de la concesión.

II.5 Rehabilitación

41. 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.
42. Por otro lado, desde el 10 de abril de 2006, la balanza de la unidad de pesaje del Serpentin de Pasamayo se encontró fuera de operación. Durante mayo, la empresa concesionaria remitió la certificación de la calibración de las balanzas de precisión puestas en operación. Sin embargo en noviembre del 2006, el MTC informó que dichas balanzas no cuentan con certificación de calibración vigente emitida por INDECOPI.

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 23 km. de vía en el tramo Primavera-Ambar. Ello 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. Por otro lado, las obras de construcción realizadas durante el 2006 permitieron el avance de obras de la Sección 1 (Huacho – Dv. Primavera) y 3 (Supe – Pativilca) en 22.34% y 17.54%, respectivamente. Los trabajos realizados durante el 2006 implicaron una inversión estimada de US\$ 3,6 millones de modo que el monto total invertido durante la concesión a diciembre del año 2006 se estima en US\$ 11,5 millones. Ello representa el 44% de los US\$ 26,4 millones establecidos en el Contrato de Concesión como inversión referencial para la primera etapa.
43. Los principales trabajos de construcción en la Sección 1 (Huacho – Dv. Primavera) incluyeron obras preliminares y de movimiento de tierras para la construcción de la autopista, y obras de arte y drenaje en los terrenos disponibles. Asimismo, se inició la ejecución de las obras del puente "Huaura", alcanzando –en el período- un avance del 86.55%. El puente, de concreto post tensado, está compuesto por una calzada de doble vía y tiene una longitud de 184 metros lineales.
44. Los principales trabajos de construcción en la Sección 3 (Supe – Pativilca) incluyeron obras de arte y drenaje en los terrenos disponibles. Asimismo, se inició la ejecución de las obras del puente "Pativilca", alcanzando –en el período- un avance del 82.97%. El puente, de concreto post tensado, está compuesto por una calzada de doble vía y tiene una longitud de 344 metros lineales.
45. 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. A diciembre de 2006, el proceso de adquisición de predios se encontraba paralizado a la espera de la Resolución que autorice a PROVIAS la continuación de su labor. El resumen de la situación de la entrega de terrenos a fines del año 2006 se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 15: Progreso de entrega de terrenos a Norvial por parte del MTC, al 31 de diciembre de 2006

PREDIOS	ETAPA I				ETAPA II				GRAN TOTAL
	TRAMO 1	TRAMO 2	TRAMO 3	TOTAL	TRAMO 1	TRAMO 2	TRAMO 3	TOTAL	
	REQUERIDOS	206	21	155	382	51	80	14	
ADQUIRIDOS	180	16	123	319	45	58	11	114	433
ENTREGADOS	154	4	58	216	41	30	6	77	293
CON PERMISO DE USO	3	12	1	16				0	16

Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.7 Pagos al Estado

43. En el 2006, el pago por concepto de Retribución al Estado, fue de S/. 2,717 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 2006 ascendió a S/. 519 mil.
45. Tanto el pago por concepto de Retribución y el aporte por regulación experimentaron un incremento (+10.1% y +15.6%, respectivamente) con relación al monto pagado en el año 2005, producto de los mayores ingresos obtenidos por el concesionario.

Cuadro N° 16: Retribuciones al Estado y Aporte por Regulación, 2003-2006
(en miles de nuevos soles)

	2003	2004	2005	2006
Fondo Vial	1,956	2,484	2,468	2,717
Aporte por Regulación	355	451	449	519

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 2006 experimentaron un incremento de 10% respecto del año 2005. Ello fue producto del mayor tráfico y del incremento de tarifas ocurrido en julio de 2006. Asimismo, sus costos operativos experimentaron un incremento de 3.6% producto de los mayores gastos desembolsados para cubrir costos de recaudación, operación y mantenimiento rutinario realizados por el operador. El importante incremento en los ingresos permitió registrar una utilidad bruta 12% mayor.
47. En cuanto a los gastos de administración, estos se incrementaron en 14.3% principalmente por el aumento de cargas de personal (+29%), rubro que representó el 52% del total de gastos administrativos. De otra parte, el aumento de 48% observado en los gastos de depreciación y amortización obedece principalmente a la valorización de obras en curso del contrato EPC y a la valorización de las obras de rehabilitación de la carretera. En consecuencia, los mayores gastos de administración y amortización efectuados condujeron a una reducción de 10.4% en la utilidad operativa.
48. Destacan las ganancias por diferencias en tipo de cambio por S/. 1,8 millones y los gastos financieros por S/. 5.6 millones, estos últimos fueron 23% menores a los registrados en el 2005. El 86% de los gastos financieros corresponde a los gastos e intereses por préstamos de multilaterales³. Los gastos por préstamos de multilaterales (contratación de asesores locales y del exterior para la gestión, evaluación y estructuración de créditos solicitados por la empresa) ascendieron al 19% del total de los gastos financieros del periodo.
49. Finalmente, la utilidad neta del año fue de S/. 9.8 millones, cifra 29% mayor a la registrada durante el 2005.

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° 17: Estado de Ganancias y Pérdidas de Norvial S.A.: 2003-2006
(en miles de nuevos soles)

	2003	2004	2005	2006
Ingresos	35,525	45,079	44,838	49,403
Costo de los Servicios	(8,403)	(9,447)	(9,715)	(10,061)
Utilidad Bruta	27,122	35,631	35,123	39,342
Gastos de Administración	(3,313)	(3,488)	(3,304)	(3,776)
Depreciación y amortización	(1,250)	(7,882)	(11,380)	(16,857)
Otros gastos de operación	-	(1,263)	(1,205)	(1,473)
Utilidad de operación	22,559	22,998	19,234	17,236
Otros ingresos				
Gastos financieros, neto	(5,676)	(4,265)	(7,288)	(5,633)
Resultado por exp. a la inflación	(4)	(243)	-	-
Diferencia en cambio	-	-	(784)	1,840
Varios, neto	(20)	(164)	(270)	192
Utilidad antes de Impuesto	16,867	18,327	10,892	13,635
Impuesto a la renta				
Diferido	2,995	(1,630)	1,047	1,358
Corriente	-	(3,380)	(4,332)	(5,172)
Utilidad Neta del Período	13,872	13,317	7,607	9,821

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 19% con relación al año 2005, producto de los mayores ingresos percibidos y de los mayores gastos en amortización que se tradujeron en una menor utilidad operativa. Por otro lado, la utilidad neta sobre ventas experimentó un incremento de 17%, debido a los mayores ingresos los cuales solo fueron parcialmente mitigados por el mayor gasto en depreciación y amortización.
50. Se observa una ligera reducción en la liquidez de la empresa, producto de la reducción del activo corriente (-4%), y un importante incremento de los activos de la concesión (+13%).
51. En cuanto al pasivo, este registró un incremento (+7%), producto de las mayores cuentas por pagar a empresas afiliadas que se derivan de la firma del Contrato de Préstamo subordinado entre la Corporación Financiera Internacional (IFC), el Banco Interamericano de Desarrollo (IDB) y el Deutsche Bank Trust Company Americas y los accionistas para la realización de obras de la primera Etapa del Contrato de Concesión⁴. Mientras tanto, el patrimonio de la empresa ascendió a S/.

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.



76.1 millones, cifra que representó un incremento de 15% producto de los resultados acumulados del período. Así, el ratio Pasivo/Patrimonio se redujo de 88% durante el 2005 a 82% durante el 2006. Por su parte, el aumento experimentado tanto en los activos como en el patrimonio, combinado con la mayor utilidad neta percibida, condujeron a un ligero recupero de los ratios Utilidad Neta/Patrimonio y utilidad Neta/Activos.

Cuadro N° 18: Ratios Financieros, 2003-2006

Indicadores	2003	2004	2005	2006
Margen Operativo	0.64	0.51	0.43	0.35
Utilidad Neta / Ventas	0.39	0.30	0.17	0.20
Activo Cte / Pasivo Cte	0.85	2.79	6.37	2.93
Pasivo / Patrimonio	0.34	0.22	0.88	0.82
Utilidad Neta / Patrimonio	0.38	0.23	0.11	0.13
Utilidad Neta / Activos	0.29	0.19	0.06	0.07

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

III EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS

52. De acuerdo con el 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 2006.
53. Así, hasta el 15 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/. 4,55, sin incluir IGV. A partir del 16 de julio de 2006, la nueva tarifa fue de S/. 4.86 sin incluir IGV. El incremento se debió al descenso del tipo de cambio experimentado con relación al 2005.

Cuadro N° 19: Cronograma de ajuste tarifario – Norvial S.A., 2002-2006

Fecha	Tarifa ⁽¹⁾
Diciembre 2002	S/. 2.97
01/04/2003	S/. 3.81
01/10/2003	S/. 4.66
15/07/2005	S/. 4.55 US\$ 1.4 ⁽²⁾
15/07/2006	S/. 4.86 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:

$$\text{Peaje} = [(\text{US\$ } 1.5 \times 50\%) \times (\text{CPI}_1 / \text{CPI}_0) \times \text{TC}_1] + [(\text{US\$ } 1.5 \times 50\%) \times (\text{IPC}_1 / \text{IPC}_0) \times \text{TC}_0]$$



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).

55. Por otra parte, al comparar las tarifas brutas cobradas actualmente por la Empresa Concesionaria con las cobradas anteriormente por PROVIAS Nacional, se puede observar que actualmente los peajes por vehículo ligero y por eje de vehículo pesado son menores en 23% y 11%, respectivamente. Si se excluyen 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 39% y 30% para vehículos ligeros y pesados, respectivamente.

Cuadro N° 20: Comparación de peajes (en nuevos soles)

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	6.50	13.00	7.50	15.00	5.80	23.20
b Tarifa sin IGV	6.50	13.00	7.50	15.00	4.86	19.50
c Canon y aporte de regulación	-	-	-	-	0.32	1.27
d Tarifa neta (2)	6.50	13.00	7.50	15.00	4.54	18.23

(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 de desempeño de la concesión durante el año 2006, se desprenden las siguientes conclusiones:

1. Durante el 2006, el tráfico total de vehículos que circularon por la carretera Ancón-Huacho - Pativilca se incrementó en 6.4%, lo cual significó un IMD de 10,797 vehículos por día.



2. El tráfico de vehículos ligeros se incrementó en 5.0% mientras que el de pesados lo hizo en 7.1%. El tráfico total medido en ejes de incrementó en 7.8%.
3. La tarifa de esta carretera se reajustó en julio del año 2006, pasando de S/. 4.55 por eje a S/. 4.86 más IGV y otros aportes de Ley. Así, el ingreso medio por vehículo fue de S/. 12.54, mientras que el ingreso medio por vehículo y por Km. fue de S/. 0,069 (US \$0,021) sin incluir el IGV, lo que significó un aumento de 3.6% respecto del resultado del 2005.
4. A lo largo del año 2006 se reportaron 421 accidentes, cuya principal causa fue el exceso de velocidad. Dicha cifra significa un crecimiento del 15% respecto al número de accidentes ocurridos en el 2005.
5. Durante el 2006, NORVIAL pagó al estado S/. 2,717 miles por concepto de fondo vial y S/. 519 mil por aporte de regulación.
6. En cuanto a los resultados financieros del 2006, la utilidad operativa fue menor a la obtenida en el 2005, mientras que la utilidad neta fue mayor a la del 2005. Ello como consecuencia de que los gastos de amortización fueron mayores y los gastos financieros fueron menores a los obtenidos en el 2005.
7. Finalmente, se observa un importante incremento de los activos de la concesión (+13%). Mientras que el pasivo registró un incremento (+7%), producto de las mayores cuentas por pagar a empresas afiliadas que se derivan de la firma del Contrato de Préstamo subordinado.

