

2009

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

Gerencia de Regulación





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

2009

**Gerencia de
Regulación**

CONTENIDO

I.	Resumen Ejecutivo	4
II.	Principales características del Contrato de Concesión	6
II.1	Compromisos de inversión.....	8
II.2	Tarifas reguladas.....	9
II.3	Factor de retribución y pagos a organismos públicos	10
III.	Desempeño de la Concesión en el 2009	10
III.1	Zona de influencia.....	10
III.2	Tráfico de vehículos.....	11
III.3	Evolución de las tarifas reguladas y no reguladas.....	14
IV.	Avance de Obras 2009.....	15
V.	Resultados financieros	15
V.1	Resultados del ejercicio y situación patrimonial	16
V.2	Pagos al Estado	18

I. Resumen Ejecutivo

Éste es el primer informe o evaluación económica realizada a la concesión de la Red Vial N°4 o Autopista del Norte. El otorgamiento de la buena pro se realizó el 18 de diciembre de 2008, por un plazo de 25 años, manteniéndose las operaciones de la Primera Calzada de la Autopista, mientras se inicia la ejecución de las obras.

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

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

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

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



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

A la fecha, se conoce que del total de la inversión (de aproximadamente US\$286 millones), US\$50 millones corresponderán a un préstamo de la Corporación Andina de Fomento (CAF), mientras que otros dos préstamos provendrían del Banco de Crédito del Perú y del Banco Francés Calyon. El Consorcio Autopista del Norte aportará US\$110 millones y US\$80 millones serán otorgados por la matriz española de OHL, según informó la empresa a la prensa local en el 2009.

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

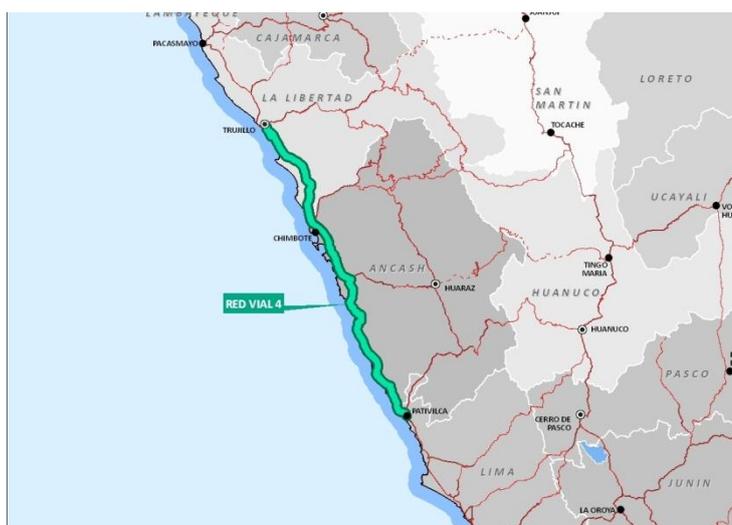
II. Principales características del Contrato de Concesión

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

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

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

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



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

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

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

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

Actualmente, cada uno de los tres tramos ofrece una calzada de dos carriles (uno en cada sentido), totalmente asfaltada y en operación. El proyecto abarca la construcción de la Segunda Calzada de la Red Vial N°4, desde el norte hacia el sur. La empresa concesionaria será responsable de los tramos que construya y de los que reciba del Estado, una vez que éstos sean rehabilitados (Ver sección *Avance de Obras 2009*). Asimismo, de acuerdo con las Bases de la Concesión, la inversión referencial para cada uno de los tramos y por año asciende a los siguientes montos y niveles de intervención:

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

Descripción	Intervención	Inversión Referencial US\$
Tramos de la Costa: Pativilca-Casma-Chimbote-Trujillo; Puerto Salaverry-Empalme R01N	Puesta a punto	24,670,600
Tramos de la Sierra: Pativilca-Conococha-Huaraz-Caraz	Puesta a punto	31,700,000
Puentes	Construcción	4,450,000
Variantes	Construcción	10,469,788
Evitamiento de Chimbote	Construcción	14,430,516
TOTAL		85,720,904

Fuente: Bases. Elaboración: GRE-OSITRAN

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

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

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

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

Fuente: Contrato de Concesión. Elaboración: GRE-OSITRAN

Según establece el punto 9.5 del Contrato de Concesión, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para incrementar el número de unidades de peaje o modificar su ubicación, no obstante, previa aprobación del Regulador. A la fecha, se conoce que el próximo peaje por inaugurar es Fortaleza, lo cual podría ser definido en una próxima adenda o documento acorde con la empresa. Este será construido por el Concesionario, el cual estima que el inicio de operaciones se estima para el 1ero de mayo de 2010.

II.1 Compromisos de inversión

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

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

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

Fuente: Contrato de concesión.
Elaboración: GRE-OSITRAN

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

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

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

Fuente: Contrato de Concesión. Elaboración: GRE-OSITRAN

II.2 Tarifas reguladas

Al ser una concesión autosostenible, el peaje sustenta el ingreso percibido por el Concesionario a lo largo del período de la operación sobre la vía. Por un lado, a la fecha de inicio de la explotación, se entregó al Concesionario, las unidades de peaje existentes, correspondiente a los tramos de la Calzada Actual¹, para su explotación. Es así que, el Concesionario podrá cobrar en las unidades de peaje de la Calzada Existente un monto igual a la tarifa vigente (más el IGV) y en un sólo sentido (ida y vuelta).

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

Por otro lado, de acuerdo con el Contrato, las unidades de peaje que correspondan a la Segunda Calzada², a cargo del Concesionario, serán construidas por éste a la par de la construcción de la carretera.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.3 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

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

- **Pago por derecho de la Concesión:** De acuerdo con la cláusula 9.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
- **Aporte por Regulación:** Cláusula 15.12, acordada a través de las leyes N°26917 y N°27332. Equivale al 1% de su facturación anual.
- **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del Fideicomiso por Recaudación, según se establece en el Anexo XI del Fideicomiso de Recaudación y cláusula 9.11. Equivalente al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería. Este monto ascendió a US\$500,000.

III. Desempeño de la Concesión en el 2009

III.1 Zona de influencia

De acuerdo con el Contrato de Concesión, una de las primeras condiciones para el avance de las obras era la entrega de la calzada existente (entre Trujillo y el Puente Santa), la cual no se ha entregado al cerrar el 2009. Para inicios del 2010, el Concedente entregará pequeños tramos debido a varias demoras en las obras de reubicación de la Fibra Óptica a lo largo de la Red Vial N°4, según lo señalado en el Contrato de Concesión.

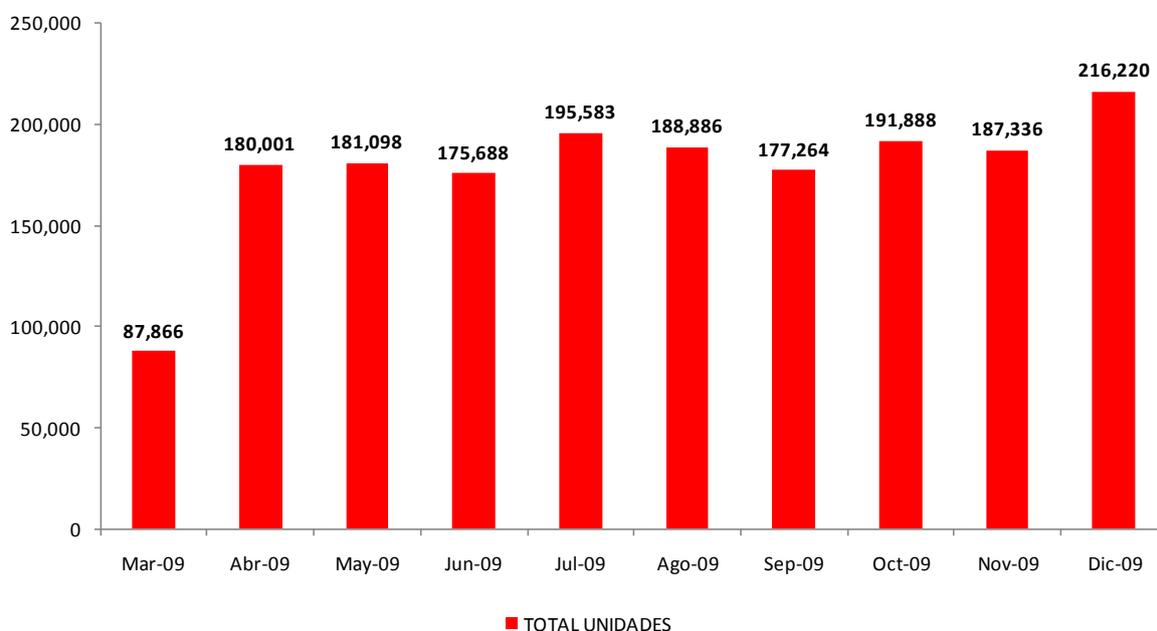
Dado que la cláusula N°5.12 del Contrato de Concesión establece que por lo menos el 25% de las áreas de terreno referentes al área de la Concesión, o Derecho de vía, deberán ser entregadas a los 60 días del Calendario desde la acreditación del Cierre Financiero.

Esto permitiría que el Concesionario dé inicio a la ejecución de obras. Cabe destacar que este 25% deberá corresponder a kilómetros continuos desde el Norte hacia el Sur.

III.2 Tráfico de vehículos

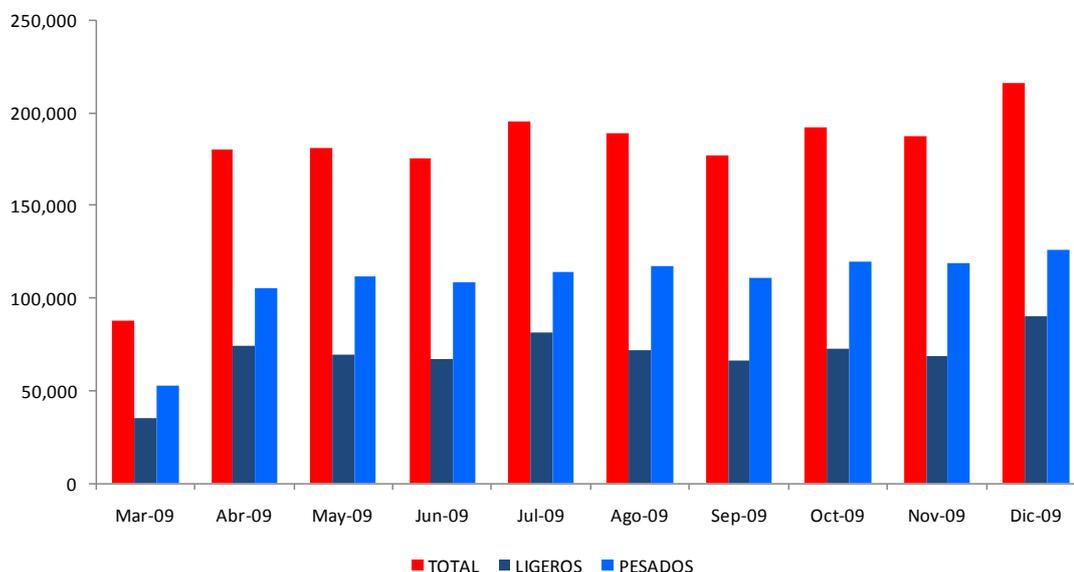
El número de vehículos que transitó por la carretera durante el 2009 alcanzó los 1.78 millones de unidades, de los cuales un 60.8% fueron vehículos pesados (1.08 millones aproximadamente). Siendo una concesión que tomó la operación en marzo de este año, las proyecciones para el desempeño del flujo vehicular se han mostrado auspiciosas hacia fines del 2009. Es así que, entre los 10 primeros meses de operación, diciembre destaca con el mes de mayor nivel de flujo vehicular con 216,220 unidades, de las cuales el tráfico pesado representó un 58%.

Gráfico N°3
Evolución mensual del tráfico (total de unidades) 2009



Fuente: Autopista del Norte
Elaboración: GRE – OSITRAN

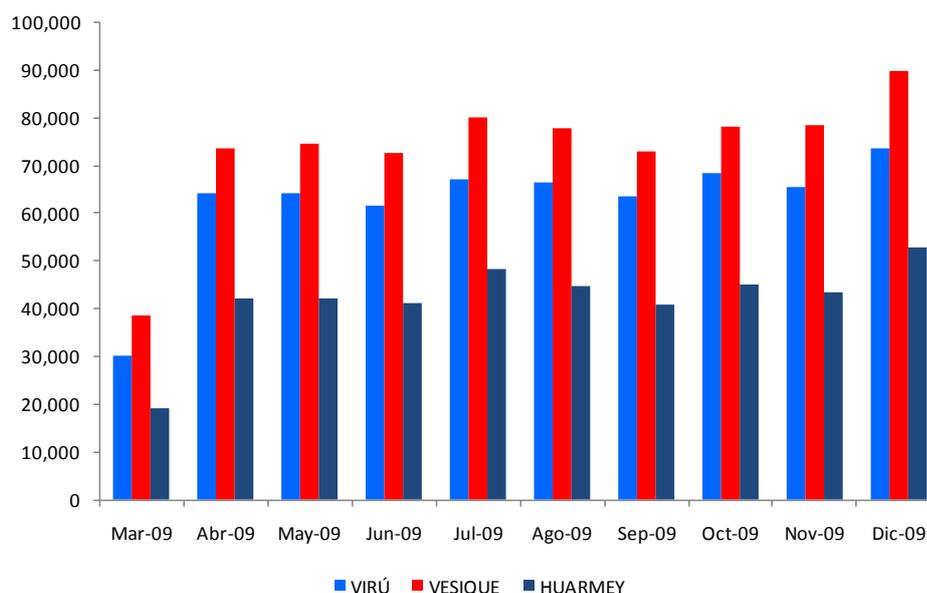
Gráfico N°4
Evolución mensual del tráfico (por tipo de vehículo) – 2009



Fuente: Autopista del Norte
 Elaboración: GRE – OSITRAN

Como se observa en el gráfico anterior, la tendencia para el tráfico de la Autopista del Norte, en los meses del 2009, señala un despegue en el crecimiento entre marzo y abril en cuanto al total de vehículos, ya que éste se duplicó al pasar de 87,866 a 180,001 unidades mensuales. En dicho incremento, tanto los vehículos livianos como pesados revelan un alza de 100% aproximadamente.

Gráfico N°5
Evolución mensual del tráfico (por unidad de peaje) – 2009
Unidades de peaje de Virú, Vesique y Huarmey



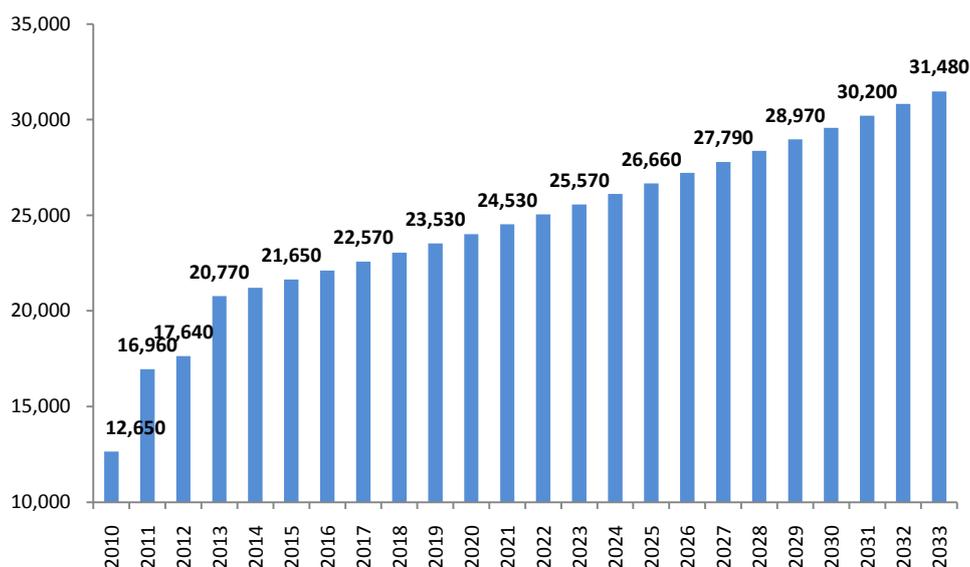
Fuente: Autopista del Norte
Elaboración: GRE – OSITRAN

En cuanto a niveles agregados anuales, la unidad de peaje de Vesique abarcó el mayor total de unidades (736,597 o el 41% del total) entre los meses de marzo y diciembre en los que la vía pasó a manos del Concesionario. De estos 379,569 fueron unidades de transporte pesado.

No obstante, la unidad de peaje de Virú recibió la mayor cantidad de vehículos pesados en estos meses: 406,592. Esta fue la segunda estación de peaje con mayor tránsito (624,923 unidades entre vehículos livianos y pesados).

Ahora, considerando estos indicios sobre el tráfico para el primer año, la cláusula 9.3 (Sección IX, sobre el Régimen Económico), sobre el procedimiento de reconocimiento del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG), compromete al Concedente con el Concesionario para asegurar durante el periodo de repago de la deuda, un nivel ingresos mínimos anuales por peaje, para cada uno de los años señalados en el Contrato de Concesión. Este entra en aplicación a partir del 2010:

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



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

Por otro lado, el Índice Medio Diario (IMD) es un indicador que proporciona un promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por la carretera en un día. Durante el 2009, el IMD del tramo fue de 6,144 unidades diarias, aún por debajo de otras vías de mayor período de operación en la costa peruana, como la Red Vial N°6 (Coviperu, con 14,254 unidades en el 2009) y la Red Vial N°5 (Norvial, con 14,465 unidades para el mismo año). No obstante, a diferencia de estas vías, durante este primer año, no se ha reportado ningún accidente.

III.3 Evolución de las tarifas reguladas y no reguladas

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

A la fecha, se encuentran operativas las unidades de peaje de Vesique, Huarmey y Virú, en las cuales se viene cobrando en un sentido (de sur a norte). Hacia mediados del 2010, se espere entre en operación la unidad de peaje de Fortaleza.

Como muestra el siguiente cuadro, las tarifas para el 2009 fueron establecidas según la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión.

Cuadro N°6
Tarifa establecida en las unidades de peaje
de Virú, Vesique y Huarmey (2009, en US\$*)

Tipo de Vehículo	Unidad de cobro	US\$
Ligeros	Por unidad	1.16
Pesados	Por eje	1.16

*No Incluye IGV.

Fuente: Autopista del Norte

Elaboración: GRE – OSITRAN

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

IV. Avance de Obras 2009

En el 2009, básicamente se terminó con el Estudio Definitivo de Ingeniería y con la entrega del Estudio de Impacto Ambiental, además del cierre financiero correspondiente. No obstante, luego de la firma del contrato, el 18 de enero de 2009, la empresa concesionaria no realizó mayores avances en cuanto al inicio de obras durante el 2009, al igual que otras concesiones entregadas este año (Tramo Vial Óvalo Chancay-Huaral-Acos, Tramo Vial Mocupe-Cayaltí-Oyotún y la Autopista del Sol Trujillo-Sullana).

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

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

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

Entre otros aspectos, en diciembre de 2009, se concluyeron trabajos observados en las inspecciones de operaciones. Se realizó remoción y reemplazo de carpeta asfáltica (547 m² x 4" de espesor), en zonas próximas a casetas de cobro en las 3 plazas de peaje, así también como aplicación de tratamiento superficial (*Slurry*) en un área de 1,500 m² (plazas de Vesique y Huarmey).

V. Resultados financieros

Siendo el primer año de operaciones del Concesionario Autopista del Norte, los principales cambios, en cuanto a las finanzas de la empresa, resaltan el aporte por regulación de los primeros meses, adquisición de activos no corrientes y, principalmente, los primeros ingresos por peaje en las tres unidades a su cargo. De acuerdo con los Estados

Financieros Auditados para el 2009, el Estudio Definitivo de Ingeniería, aprobado para 48 meses de obra, sustenta US\$286.166 millones de inversión.

V.1 Resultados del ejercicio y situación patrimonial

Durante el 2009, los ingresos por concepto de peaje, aún sin la construcción de la Segunda Calzada (objeto de la Concesión), alcanzaron los S/.31.55 millones, de los cuales destaca la unidad de peaje de Virú con S/.11.5 millones, por encima de Vesique (S/. 10.9 millones) y Huarmey (S/.9.01 millones).

Por su parte, a la fecha, los principales costos del servicio del Concesionario sumaron S/.10.32 millones, los cuales se componen, principalmente, de servicios prestados por terceros (S/.5.16 millones) y provisiones del período para el mantenimiento periódico de conservación vial (S/.4.63 millones). Los S/.3.56 millones de gastos de administración incluyen, principalmente, servicios prestados a terceros y cargas diversas de gestión.

La utilidad operativa sumó S/.17.67 millones, sólo S/.470,000 más que los saldos antes del descuento del Impuesto a la Renta. Con ello, la Utilidad Neta del período alcanzó los S/.12.05 millones.

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

ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS (Del 4 de febrero al 31 de diciembre de 2009) En S/.	
INGRESO POR SERVICIOS	
Peaje Virú	11,561,197
Peaje Vesique	10,970,646
Peaje Huarmey	9,018,168
Total	31,550,011
COSTOS DEL SERVICIO	-10,317,495
UTILIDAD BRUTA	21,232,516
Gastos de Administración	-3,559,154
UTILIDAD OPERATIVA	17,673,362
Ingresos Financieros	709,530
Gastos Financieros	-1,179,925
Total	-470,395
UTILIDAD DEL PERIODO ANTES DE IR	17,202,967
IR	-5,148,750
UTILIDAD NETA DEL PERÍODO	12,054,217

IR: Impuesto a la Renta

Nota: 4 de febrero corresponde a la fecha de constitución

Fuente: Autopista del Norte, Estados Financieros 2009

Al cierre del año 2009, el patrimonio ascendió a S/. 30.37 millones. El 30 de diciembre de 2009, la Junta General de Accionistas aprobó aumentar el capital social de la Compañía en la suma de S/.10.28 millones, como consecuencia de los aportes en efectivo por S/.10.25

millones y la capitalización de créditos por S/.30,220, ambos realizados por OHL Concesiones. Con todo ello, el capital social para el 2009 sumó S/.18.31 millones.

En cuanto a la Reserva Legal, se ha destinado S/.1.21 millones del resultado del período 2009 para este rubro.

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

BALANCE GENERAL (Al 31 de diciembre del 2009) En S/.	
ACTIVO	PASIVO Y PATRIMONIO NETO
ACTIVO CORRIENTE	PASIVO CORRIENTE
Efectivo	Cuentas por pagar comerciales
1,693,398	4,025,939
Cuentas por cobrar - recaudación de peajes	Cuentas por pagar a empresas relacionadas
399,253	2,757,358
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	Impuesto a la renta corriente
8,946	5,647,554
Otras cuentas por cobrar	Otras cuentas por pagar
9,941	414,636
Gastos contratados por anticipado	Total Pasivo Corriente
18,695	12,845,487
Total Activo Corriente	PASIVO NO CORRIENTE
2,130,233	Provisión
ACTIVO NO CORRIENTE	4,636,762
Efectivo	TOTAL PASIVO
25,416,064	17,482,249
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	PATRIMONIO NETO
583,929	Capital Social
Activos intangibles, neto	18,314,920
18,672,063	Resultado del período
Impuesto a la renta diferido	12,054,217
1,049,097	TOTAL PATRIMONIO NETO
Total Activo No corriente	30,369,137
45,721,153	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO
TOTAL ACTIVO	47,851,386
47,851,386	

IR: Impuesto a la Renta

Fuente: Autopista del Norte, Estados Financieros 2009-2008

Uno aspecto importante y que recae en las finanzas de la empresa es la diversificación de OHL en diferentes áreas relacionadas a la inversión en infraestructura de servicios públicos. Es así que, Autopista del Norte mantiene una serie de transacciones con empresas relacionadas al grupo. Por ejemplo, de acuerdo con los Estados Financieros auditados, la cuenta por pagar comercial a OHL Concesiones Chile comprende, principalmente, los servicios recibidos de asistencia técnica y de gerencia, así como el reembolso de gastos varios. Asimismo, la cuenta por pagar comercial a OHL Concesiones corresponde al reembolso de los estudios y asesorías contratadas para participar en el concurso de licitación de la concesión.

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

Por cobrar no comerciales	
OHL Concesiones S.I.	8,086
Operadora de Carreteras S.A.C.	860
Total	8,946

Por pagar comerciales	
OHL Concesiones Chile S.A.	3,557,338
Operadora de Carreteras S.A.C	63,396
Total	3,620,734

Por pagar no comerciales	
OHL Concesiones S.I.	2,753,075
Operadora de Carreteras S.A.C	4,283
Total	2,757,358

Fuente: Autopista del Norte, Estados Financieros 2009-2008

V.2 Pagos al Estado

Hacia fines del 2009, la empresa concesionaria adeudaba los pagos por regulación de marzo a septiembre por un monto de S/.204,615. De acuerdo con el artículo 14° de la Ley de Creación de Ositran (Ley N°26917), se establece que la tasa de regulación para las entidades prestadoras no podrá exceder el 1% de su facturación anual.

De acuerdo con la cláusula 15.12 sobre el “Aporte por regulación”, este monto está destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la Conservación Vial y Explotación de la Concesión. Asimismo, el no pagar el aporte, de manera oportuna, constituye una falta grave.

Cuadro N°10
Aporte por Regulación 2009 (en S/. Nuevos Soles)
Red Vial N°4 – Autopista del Norte

Período	Fecha de pago	Días de retraso	Aporte por Regulación	Interés Moratorio	Total
Marzo	19/11/2009	218	14,993	1,614.71	16,635
Abril	19/11/2009	189	30,147	2,864.01	33,011
Mayo	19/11/2009	160	31,369	2,525.21	33,894
Junio	19/11/2009	127	30,722	1,966.20	32,688
Julio	19/11/2009	93	33,282	1,564.25	34,846
Agosto	19/11/2009	63	32,977	1,055.28	34,033
Setiembre	19/11/2009	29	31,125	466.87	31,591
TOTAL	19/11/2009		204,615	12,083.53	216,698

Fuente: Informes Consejo Directivo, en www.ositran.gob.pe
 Elaboración: GRE - OSITRAN

ANEXOS

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.****CARRETERA: RED VIAL Nº 4 TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N****Fecha de actualización: diciembre de 2009**

Nº	Tema	Contenido	V.3 Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 356.21 km, los cuales se encuentran subdivididos en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pativilca –Huarmey (85.5 km) • Huarmey – Casma (89.62 km) • Casma – Chimbote (34.28 km) • Chimbote – Santa (32.54 km) • Santa – Chao (64.19 km) • Chao – Viru (15.42 Km) • Viru – Puerto Salverry (28.76 Km) • Puerto Salverry – Emp R01N (5.90 Km) 	Cláusula 1.14.84 (p. 20) Anexo I Sección 4 Apéndice 1 (p.124)
2	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 30)
3	Postores interesados	<p>Seis fueron los postores que presentaron sus respectivas propuestas técnicas y económicas :</p> <p>Concesionaria del Sur, Concesionaria Vial del Norte, Consorcio Concesionaria Panamericana, Consorcio Promotora del Desarrollo de América Latina, Obras de Ingeniería, OHL Concesiones y el Consorcio Vías del Perú CCION.</p>	ProInversión.
4	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: US \$ 286 millones (incluido el IGV).	Anexo VII: Propuesta económica
5	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Pativilca-Santa-Cruce Puerto Salaverry y Salaverry-Emp R01N, serán ejecutadas por el Concedente.</p> <p>Obra vial Nuevas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de Puentes y Pontones. • Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarmey. • Construcción de Óvalos. • Construcción de pasos a desnivel. • Construcción de puentes peatonales. 	Sección VI (p.38-46) Anexo 9 de las Bases (TUO-Hasta Circular Nº61)

		<p>Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca-Santa-Trujillo.</p> <p>Obras complementarias</p> <p>Unidades de peaje en la calzada actual</p> <p>Unidades de peaje en la segunda calzada</p> <p>Estaciones de peaje</p> <p>Otras obras de infraestructura y equipamiento</p>	
6	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada por Construir por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6. Propuesta Económica
7	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a US \$2 500 000,00. Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo.	Cláusula 3.5 a (p. 26)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

**CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.
CARRETERA: RED VIAL Nº 4 TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N**

Fecha de actualización: diciembre de 2009

Nº	Tema	Contenido	V.4 Ref.
8	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</p> <p>Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: US\$ 2 970 000,00.</p> <p>Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: US\$ 6 000 000,00.</p>	<p>Cláusula 11.2 (p.63-64)</p> <p>Cláusula 11.3 (p.64-65)</p>

9	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <p>a) El derecho de Concesión (Art. 3 Ley N°26885) b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad. c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima</p>	Cláusula 11.6 (p.65)
10	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes 	<p>Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.11 a) (p. 97)</p> <p>Cláusula 18.11 b) (p. 98,99) Cláusula 18.12 (p.100,111)</p>
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras • Explotación de la Concesión • Régimen de Seguros • Consideraciones Socio Ambientales • Fideicomiso de Administración 	Anexo IX

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

**CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.
CARRETERA: RED VIAL Nº 4 TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO
SALAVERRY – EMPALME R01N**

Fecha de actualización: diciembre de 2009

Nº	Tema	Contenido	V.5 Ref.
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del Plazo de la Concesión • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión unilateral del Concedente • Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)
13	Equilibrio Económico	<p>A la fecha de suscripción del Contrato, éste se encuentra en equilibrio económico y financiero en derechos, responsabilidad y riesgos.</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales. Dicho desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o de costos.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a reestablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada. Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes. Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.</p>	Cláusula 9.12-9.15 (p. 60 - 62)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

**CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.
CARRETERA: RED VIAL Nº 4 TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO
SALAVERRY – EMPALME R01N**

Fecha de actualización: diciembre de 2009

Nº	Tema	Contenido	V.6 Ref.
14	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil • Sobre los bienes en Construcción • Sobre los bienes en Operación del Concesionario • De riesgos laborales • Otras pólizas 	<p>Cláusula 12.1 (p. 69,70) Cláusula 12.2 a (p. 70) Cláusula 12.2 b (p. 70) Cláusula 12.2.c (p. 71) Cláusula 12.2 d (p. 71) Cláusula 12.2 e (p. 72)</p>
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10 (p.51)
16	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 103)
17	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del Tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la Calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje US\$ 1,50.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación total o parcial de las Obras ejecutadas por el Concesionario, este deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo recepcionado un peaje de US\$2,00.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación</p>	<p>Cláusula 9.5 (p. 56-60). Cláusula 9.8 b (p. 57). Cláusula 9.8 c (p. 57). Cláusula 9.8 d (p. 57). Cláusula 9.8 e (p. 57).</p>

		por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, un monto de US\$ 2,00.	
18	IMAG	Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.	Cláusula 1.14.53 (p.16) Cláusula 9.3 (p.54,55)