

2012

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA
CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 5
(TRAMO ANCÓN - HUACHO - PATIVILCA)



Gerencia de Regulación



Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	4
INFORME DE DESEMPEÑO 2012	6
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	6
II. SERVICIOS PRESTADOS	11
III. HECHOS DE IMPORTANCIA	12
IV. TRÁFICO DE VEHÍCULOS	13
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	17
VI. TARIFAS REGULADAS	21
VII. INVERSIONES	23
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
IX. PAGOS AL ESTADO	32

Cuadros

Cuadro N° 1 Descripción de la infraestructura vial	6
Cuadro N° 2 Descripción de las obras.....	8
Cuadro N° 3 Adendas al Contrato de Concesión	9
Cuadro N° 4 Tráfico trimestral y variación anual por tipo de vehículo 2011-2012	15
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables 2012 .	16
Cuadro N° 6 Llamadas a la central de emergencias en el 2012	19
Cuadro N° 7 Tarifas máximas aplicadas por el concesionario en el 2012	22
Cuadro N° 8 Estado de ganancias y pérdidas	26
Cuadro N° 9 Balance general	28



Gráficos

Gráfico N° 1: Mapa de la red vial N° 5	7
Gráfico N° 2: Esquema: Autopista Huacho – Pativilca	8
Gráfico N° 3: Evolución del tráfico vehicular	13
Gráfico N° 4: Estructura del tráfico por tipo de vehículo	14
Gráfico N° 5: Tráfico vehicular según tipo de vehículo y por estación de peaje	14
Gráfico N° 6: Evolución del tráfico vehicular por estación de peaje.....	15
Gráfico N° 7: Evolución del número de accidentes 2005-2012.....	17
Gráfico N° 8: Indicadores de accidentes.....	18
Gráfico N° 9: Principales causas de los accidentes	18
Gráfico N° 10: Atenciones de auxilio mecánico por motivo, 2012	19
Gráfico N° 11: Atenciones médicas por usuario, 2012	20
Gráfico N° 12: Inversiones reconocidas por ositran 2005-2012.....	23
Gráfico N° 13: Evolución del flujo y tasa de crecimiento de los ingresos de norvial por estación de peaje 2008 - 2012.....	25
Gráfico N° 14: Ratios de rentabilidad 2008-2012	29
Gráfico N° 15: Ratios de liquidez 2008-2012	30
Gráfico N° 16: Ratios de solvencia y endeudamiento 2008-2012	31
Gráfico N° 17: Análisis Dupont.....	31
Gráfico N° 18: Retribución al estado	32
Gráfico N° 19: Aporte por regulación.....	33



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

CONCESIÓN RED VIAL N° 5

Resumen Ejecutivo

Luego de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el año 2001, la Red Vial N°5 (Tramo Ancón-Huacho-Pativilca) es la segunda infraestructura de transporte concesionada al sector privado, siendo también autosostenible. La Concesión del tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la carretera Panamericana Norte fue otorgada a NORVIAL S.A. en enero de 2003 por un período de 25 años y comprende 182,66 km, siendo la principal vía de conexión entre Lima y el norte del país.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Norvial S.A.
Accionistas de la Concesión	Graña y Montero S.A.: 50,10% JJC Contratistas Generales S.A.: 33,00% Besco S.A.: 16,90%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Retribución al Estado (ascendente al 5.50% de sus ingresos mensuales, por concepto de Peaje)
Inversión comprometida	USD 75,05 millones (incluye IGV)
Inversión realizada al 2011	USD 33,40 millones (incluye IGV)
Inicio de la Concesión	15 de enero de 2003
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	3

El 2011 fue el primer año completo de operación de la primera etapa de la autopista Huacho – Pativilca, que ha pasado a formar parte de la nueva carretera Panamericana, dejando atrás el tiempo en que esta pasaba a través de varias ciudades de la costa norte de Lima. Este mismo año, la Red Vial N°5 cumplió nueve años de operaciones.

En el 2012 el tráfico total de vehículos se incrementó en 9,6% alcanzando 6,5 millones de unidades, de los cuales el 56% fueron vehículos livianos y el 44% restante vehículos pesados. El crecimiento promedio de los vehículos livianos ha sido de 10,9% anual mientras que el de los vehículos pesados de 5,4%. Las tarifas en el 2012 para vehículos livianos y pesados (por eje) estuvo fijada en S/.6,10.

La estación de peaje de mayor tráfico fue Paraíso con una participación del 38,5% de vehículos. La estación de la Variante de Pasamayo registró el 32,5% del tráfico de la concesión, mientras que la estación del Serpentin registró el 29% restante de vehículos. Debido a la organización del tráfico casi



la totalidad del tráfico de la estación del Serpentin corresponde a tráfico pesado y en el caso de la Variante el 90,6% corresponde a tráfico liviano. En la estación Paraíso el 62,7% del tráfico corresponde a vehículos pesados y el 37,3% a livianos.

El tráfico medido en ejes cobrables tuvo un incremento anual de 7,4% sumando 16,7 millones de ejes cobrables en el año. Los ejes de los vehículos pesados se incrementaron en 5,9% y representaron el 83% del tráfico medido en ejes. La mayor parte de los vehículos pesados que transitaron por la vía fueron de 6 y 2 ejes.

En términos de recaudación, el crecimiento anual fue de 8,9% alcanzando S/. 101,2 millones de ingresos por concepto de peaje. La estación del Serpentin de Pasamayo concentró el 43,9% de los ingresos, mientras que la estación de Paraíso recaudó el 42,5% de los ingresos y la estación de la Variante de Pasamayo contribuyó con el 14,6% de los ingresos.

Respecto a los resultados financieros del Concesionario, la utilidad bruta se ha incrementado en 9,2% alcanzando 53,4% de margen de utilidad en el 2012. De la misma forma su utilidad operativa se incrementó para mantener un margen operativo de 49,6%, mientras que el margen neto de utilidad se redujo a 31,7%. En cuanto a la liquidez de corto plazo de la empresa, el capital de trabajo continuó en el rango negativo, pero se redujo a S/. -63 mil. Los ratios de liquidez se encuentran ligeramente por debajo de 1, lo cual indica un bajo nivel de liquidez.

Con respecto a la solvencia de la empresa, el ratio EBITDA/Intereses muestra que el Concesionario genera suficiente caja operativa para cubrir los intereses de sus obligaciones financieras. Por otro lado, la empresa muestra un nivel de apalancamiento moderado con un ratio Deuda/Activo de 28,5%.

Con referencia a la operación de la Concesión, en el 2012 el número de accidentes se incrementó en 7% sumando 388 accidentes que provocaron 460 heridos y 49 víctimas fatales. El índice de accidentes por cada 100 mil vehículos fue de 5,9, el menor valor desde el 2005, sin embargo, el número de heridos por accidente fue de 1,57, el segundo más alto en dicho periodo. La principal causa de los accidentes fue el exceso de velocidad, responsable del 40,7% de los accidentes, seguido de las fallas mecánicas, que ocasionaron el 15,5% de los accidentes.

Finalmente, la retribución pagada al Estado por la explotación de la concesión ascendió a S/. 4,71 millones, superior en 8,9% a la retribución del 2011. De la misma forma, los aportes por Regulación se incrementaron en similar magnitud y ascendieron a S/. 857,7 mil.



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 5

I. Principales características del Contrato de Concesión

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

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

Fuente: Contrato de Concesión

3. El Contrato de Concesión obliga a ejecutar obras de construcción en dos etapas. La primera debía iniciarse a más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. La segunda etapa deberá ejecutarse a más tardar al inicio del año once (11) contado a partir de la fecha de puesta en servicio de la totalidad de las obras correspondientes a la primera etapa o, cuando se verifique por cuatro años consecutivos que el promedio anual del tráfico en la estación de peaje Paraíso (Huacho) sea igual o superior a 6,5 millones de ejes cobrables, lo que ocurra primero¹. Las obras de la primera etapa se iniciaron en el 2003 y se terminaron en mayo de 2008.
4. Es necesario señalar que NORVIAL 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 servicio exigibles en las concesiones viales.
5. El área de influencia de la carretera comprende las rutas de Ancón a Huacho (ida y vuelta) y de Huacho a Pativilca (ida y vuelta). Cabe señalar que el tramo Huacho - Pativilca es la principal vía de conexión entre el norte del país y la ciudad de Lima, por la cual transita carga destinada no

¹ Modificación efectuada por Adenda N° 1.



sólo al consumo local sino también para ser embarcada por el Puerto del Callao o por el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Por su parte, el tramo Ancón – Huacho está principalmente destinado al tránsito de vehículos pesados; mientras que, el tramo Ancón - Chancay se usa principalmente para el tránsito de vehículos ligeros.

Gráfico N° 1
MAPA DE LA RED VIAL N° 5



Fuente: Norvial.

1.1. Compromisos de inversión

6. En el Contrato de Concesión y en la Adenda N°1 se estableció la inversión proyectada referencial para cada una de las etapas de construcción. Así, para la primera etapa se tuvo prevista una inversión referencial de USD 26,4 millones; mientras que, para la segunda etapa, una inversión referencial de USD 35 millones; lo que implica una inversión referencial total de USD 61,4 millones (sin IGV).



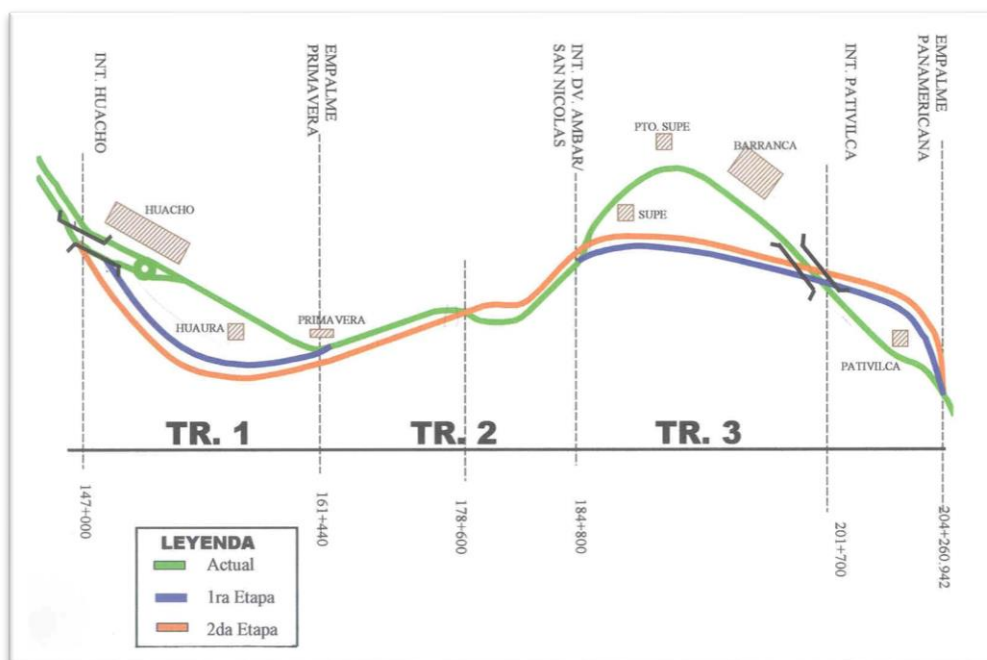
**Cuadro N° 2
DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS**

PLAZO DE INICIO DE OBRAS	Inversión (En miles de USD, sin IGV)	OBRA
Primera Etapa		
A más tardar a los 2 años calendario contados a partir de la firma del contrato.	26 400	<ul style="list-style-type: none"> * La construcción del evitamiento Huacho - Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y desvío Ámbar - Pativilca (Tramo 3, Calzada Este), conformándose una sola calzada en dos sentidos. * El reforzamiento de la calzada existente entre Primavera y el desvío Ámbar a nivel de acabado, como parte de la autopista. * Los intercambios Huacho y Pativilca, con las características definitivas. * Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido. * La parte correspondiente a las calzadas que se construirán en esta etapa de los puentes Huaura y Pativilca. * El reforzamiento del puente Supe.
Segunda Etapa		
A más tardar al inicio del año 11 de la puesta en marcha del total de las obras de la Primera Etapa o cuando el promedio anual del tráfico en la estación El Paraíso sea de al menos 6,5 millones de ejes cobrables, por 4 años consecutivos.	35 000	<ul style="list-style-type: none"> * Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista. * Los intercambios restantes del tramo Ancón - Huacho - Pativilca. * Las calzadas y cimentación del puente Supe. * Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca.
TOTAL	61 400	

Fuente: Contrato de Concesión

7. En el Gráfico N° 2 se muestra el esquema de la autopista Huacho - Pativilca antes de la Concesión y las obras de la primera y segunda etapa. Para mayor información sobre las modificaciones y avances relacionados con el Contrato de Concesión, ver la ficha resumen del contrato, actualizada al 27 de junio de 2012, en la sección Anexos.

**Gráfico N° 2
ESQUEMA: AUTOPISTA HUACHO – PATIVILCA (57,26 KM)**



Fuente: Norvial.

I.2. Adendas firmadas

8. Desde el inicio de la concesión, se han suscrito 3 adendas al Contrato de Concesión (ver Cuadro N° 3). La última de ellas se suscribió el 13 de junio de 2008, incluyéndose la cláusula 6.21.A, con el objeto de establecer un régimen especial que permita a NORVIAL S.A. la ejecución de diversas obras complementarias y/o nuevas, en los casos en que los procesos administrativos pudieran demorar su ejecución afectando las condiciones de seguridad y acceso a la vía. Para mayor detalle de cada una de las adendas firmadas, ver Anexo N° 2.

Cuadro N° 3
ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

DOCUMENTO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	ACCIÓN	CLÁUSULA	DETALLE
Adenda 1	08/11/2004	Modificación	8.18, 9.5, 9.6, 9.7, 10.2 y 14.2	Modificaciones para facilitar el Financiamiento de la concesión.
		Inclusión	Anexo VI	
		Modificación	5,14, 5.18, 6.1, 6.2, 6.7, 6.19, 12.4	Determinación de nuevas condiciones para la ejecución de Obras.
		Modificación	14.3, 14.4, 14.5, 14.6, 14.7, 14.9, 14.12, 14.13, 14.14, 14.15, 14.16, 15.2, 15.12, 15.13,b1, 15.14	Modificación de los Procedimientos relacionados con la Caducidad de la Concesión y su liquidación, así como precisiones a los mecanismo de suspensión de la concesión y de solución de controversias.
		Inclusión	Sección XVIII	
Modificación		8.17	Determinación de un nuevo cronograma de tarifa máxima por peaje a cobrar por el Concesionario al incremento de Tarifas.	
Adenda 2	31/10/2005	Modificación	8.19	Precisión del destino de la Retribución hacia el Fondo Vial.
		Modificación	9.5 y 9.6	Constitución de garantías a favor de los Acreedores Permitidos.
		Modificación	11.7	Precisión respecto de las relaciones del Concesionario con terceros que realicen actividades dentro del Derecho de Vía.
Adenda 3	13/06/2008	Inclusión	6.21.A	Establece procedimiento para que el Concesionario pueda ejecutar Obras Nuevas y/o Complementarias.

Fuente: Adendas 1, 2 y 3 al Contrato de Concesión.

I.3. Regulación tarifaria

9. La única tarifa regulada por el Contrato de Concesión es el peaje que el Concesionario debe cobrar por vehículo ligero o por eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la Cláusula 8.17 a) del Contrato de Concesión, en el cual se determinó un mismo monto de peaje para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado. Cabe señalar que el cronograma de ajuste tarifario fue modificado luego por la Adenda N° 1².
10. Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 8.17, b) iii), el Concesionario se encuentra facultado a aplicar esquemas de descuento de peajes para usuarios frecuentes, por prepago o promociones, siempre y cuando respete las normas de libre competencia y cuente con la autorización del OSITRAN.

² La diferencia entre los cronogramas es la siguiente:

<i>Fecha contractual</i>	<i>Tarifa contractual</i>	<i>Fecha Adenda N° 1</i>	<i>Tarifa Adenda N° 1</i>
Jul.2002	S/. 2,97 por peaje + IGV + otros aportes	Dic. 2002 de ley	S/. 2,97 por peaje + IGV + otros aportes
Ene.2003	S/. 3,81 por peaje + IGV + otros aportes	01.Abr.2003 de ley	S/. 3,81 por peaje + IGV + otros aportes
Jul.2003	S/. 2,97 por peaje + IGV + otros aportes	01.Oct.2003 de ley	S/. 4,66 por peaje + IGV + otros aportes
		15.Jul.2005	USD 1,40 + IGV + otros aportes
		15.Jul.2006	USD 1,50 + IGV + otros aportes



I.4. Factor de retribución y pagos a organismos públicos

11. El Concesionario debe efectuar los siguientes pagos o transferencias:

- **Retribución:** Este pago asciende al 5,5% de los ingresos mensuales por concepto de peaje. De acuerdo con lo estipulado en la Adenda N° 2, el monto recaudado por concepto de retribución puede tener dos destinos: el Fondo Vial o, previa decisión del Concedente, el financiamiento de obligaciones a su cargo que emanen del Contrato. 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 (artículo 14 de la Ley N° 26917).



II. Servicios prestados

12. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos: Servicios Obligatorios, que comprenden aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión, y los Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que sin ser indispensables aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
13. Los Servicios Obligatorios, que son otorgados de manera gratuita, se detallan a continuación:
 - Servicio de Central de Emergencia las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia, cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno (Sistema SOS).
 - Servicio de Auxilio Médico cada 100 km.
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Seguro de Accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
14. Los Servicios Obligatorios por los que se permitirá cobrar al Concesionario son
 - Servicios Higiénicos cada 100 km.
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Remolque por distancias mayores a 100 km.
 - Oficinas y equipamiento adicionales para la Policía Nacional.
15. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
 - Servicio de Código rápido.
 - Sistema de vales prepago.

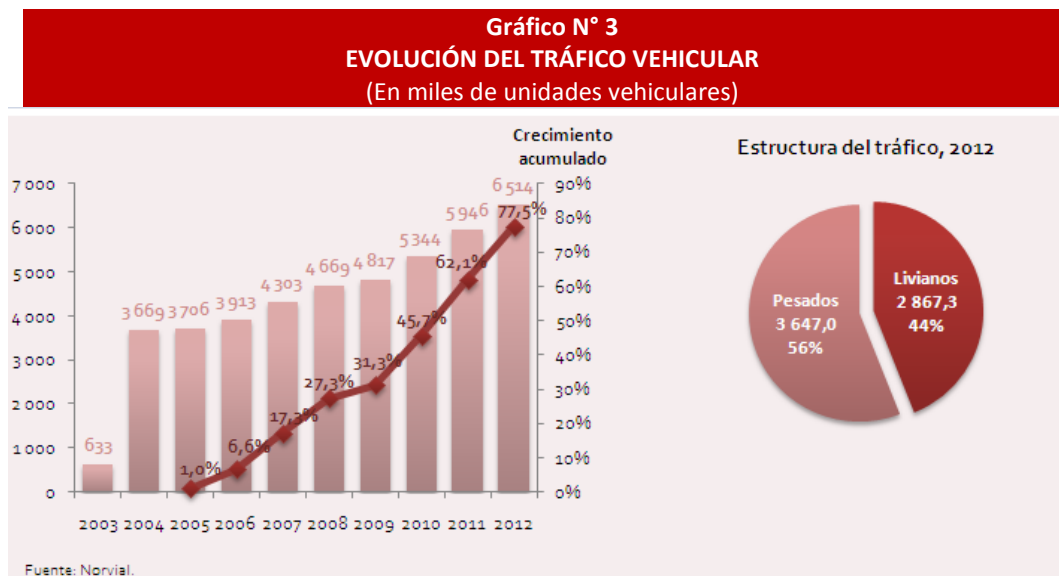


III. Hechos de importancia

16. En el campo financiero, en el 2012 Norvial pagó a sus accionistas un total por dividendos de USD 8,13 millones. Esto se pudo lograr gracias a que en el 2011 los resultados financieros del Concesionario permitieron que tanto el BID como el IFC le otorguen la condición de *Financial Completion* comprendida en los contratos crediticios con dichas entidades financieras. Dicho hito se otorga cuando el proyecto ha alcanzado un nivel de madurez que le permita mantener una situación financiera saludable y sostenible.
17. Además, en el 2012, el Concesionario amortizó su deuda con las entidades financieras mencionadas por un total de USD 3,96 millones, restando por cancelar USD 20,16 millones de un total de USD 36 millones.

IV. Tráfico de vehículos

18. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2012 alcanzó las 6,51 millones de unidades, de las cuales el 56% fueron vehículos livianos (3,65 millones) y el 44% restante fueron vehículos pesados (2,87 millones). El tráfico vehicular registró un aumento del 9,6% como consecuencia del incremento de la afluencia del 15,2% de vehículos ligeros (378 mil) y 5,5% de vehículos pesados (190 mil), con respecto a lo experimentado en el 2011.
19. Al observar la tasa de crecimiento acumulada, se observa que ésta se encuentra alrededor del 77,5%, indicando que el tráfico vehicular se ha incrementado en más de la mitad de lo registrado a inicios de la concesión³. Por otro lado, la tasa promedio de crecimiento anual del tráfico vehicular se encuentra en 7,5%⁴, lo que indicaría que 355,7 mil vehículos, en promedio, se suman cada año al tráfico de la concesión.



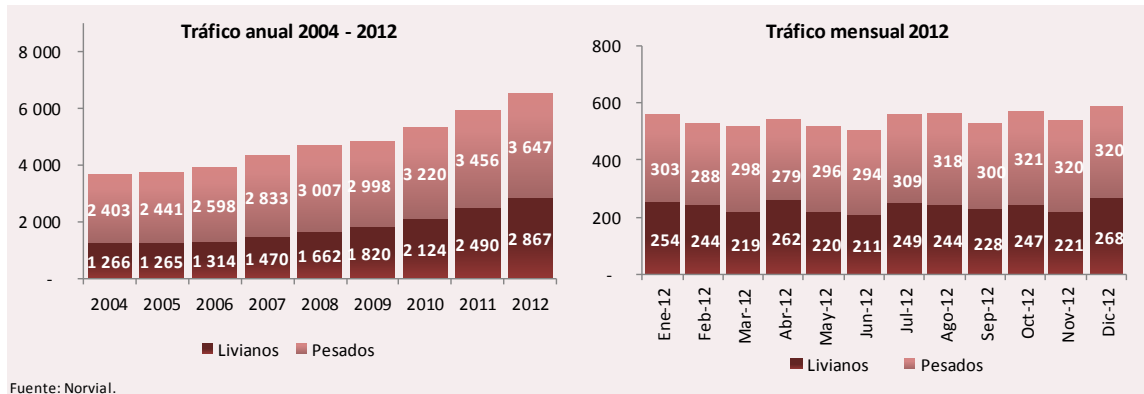
20. La tendencia anual revela que los vehículos livianos presentan un crecimiento promedio anual del 10,9%, el cual resulta ser mayor al registrado por los vehículos pesados, los cuales han venido creciendo a una tasa del 5,4% promedio anual.

³ Como la Concesión se inició en enero de 2003, todo este año ha sido descartado con la finalidad de evitar una sobreestimación en la tasa. En ese sentido, el año inicial será el 2004, registrándose el primer crecimiento en el 2005.

⁴ *Idem.*



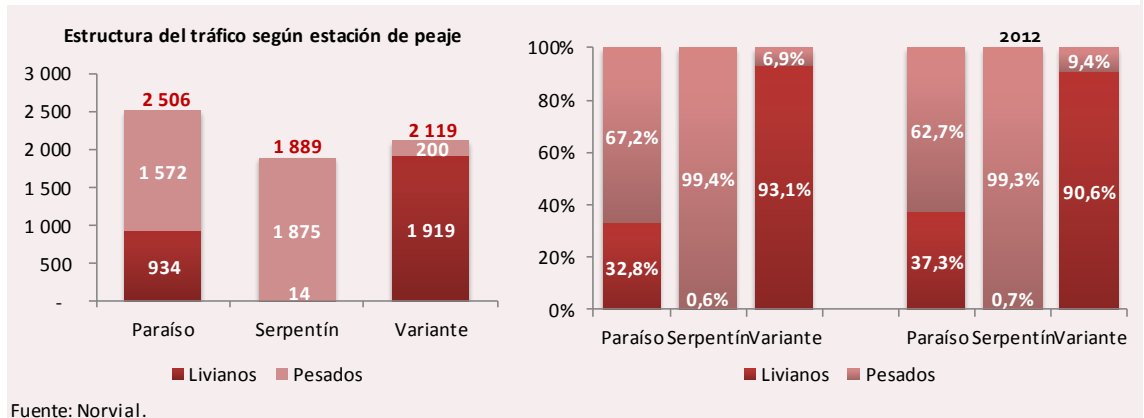
Gráfico N° 4
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULO
 (En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Norvial.

21. Con respecto al flujo vehicular mensual, los meses con mayor tráfico de vehículos livianos durante el 2012 fueron enero, abril y diciembre, meses asociados al descanso por vacaciones de verano y semana santa; mientras que los meses con menor afluencia fueron marzo, mayo y junio. En el caso de los vehículos pesados, el mayor volumen de tráfico se registró durante el cuarto trimestre del año (octubre, noviembre y diciembre); mientras que los meses con menor afluencia vehicular fueron febrero, abril y junio.

Gráfico N° 5
TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN TIPO DE VEHÍCULO Y POR ESTACIÓN DE PEAJE
 (En miles de unidades vehiculares)

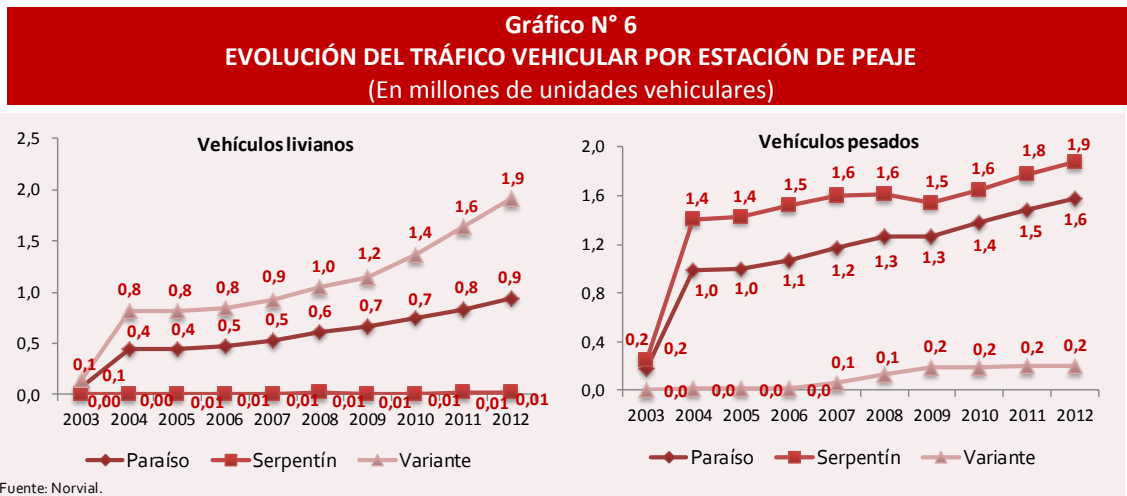


Fuente: Norvial.

22. Con respecto a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2012, se puede observar que la estación Paraíso recibió la mayor cantidad de tráfico (38,5% del total), seguida por la estación Variante de Pasamayo (32,5%); mientras que la estación de Serpentin recibió 1,86 millones de vehículos, representando el 29,0% del tráfico total. Adicionalmente, se observa que la estación Variante de Pasamayo se caracteriza por presentar una afluencia mayor de vehículos livianos, representando éstos un 90,6% del total de tráfico registrado en dicho peaje en el año 2012. Situación contraria ocurre en las garitas de Paraíso y Serpentin, donde predomina el tráfico de vehículos pesados, representando en cada uno el 62,7% y 99,3% de sus respectivos tráficos.
23. En cuanto a la variación del tráfico por estación de peaje, la garita Variante de Pasamayo fue la de mayor crecimiento (alrededor del 15,3%), mientras que las estaciones de Paraíso y Serpentin registraron crecimientos del 8,1% y 5,6%, respectivamente. Con respecto al crecimiento de los



vehículos livianos, se tiene que el mayor crecimiento se presentó en la estación Variante de Pasamayo (16,9%); mientras que el mayor crecimiento de vehículos pesados se registró en la estación de Paraíso, siendo su tasa de crecimiento de 6,0%.



24. Con respecto a la variación anual del tráfico, éste registró un aumento del 9,6% de unidades vehiculares y un aumento del 7,4% por ejes cobrables. En el primer caso, los vehículos ligeros registraron una tasa de crecimiento anual del 15,2%; mientras que los vehículos pesados registraron una tasa de crecimiento anual del 5,5%. Con respecto a los ejes cobrables, se tiene que los vehículos ligeros registraron un crecimiento del 15,2%; mientras que los vehículos pesados registraron un aumento del 5,9%.

Cuadro N° 4
TRÁFICO TRIMESTRAL Y VARIACIÓN ANUAL POR TIPO DE VEHÍCULO 2011-2012
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

TIPO	2012				2012	2011	VARIACIÓN ANUAL
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV			
Unidades vehiculares	1 606 432	1 563 143	1 647 816	1 696 866	6 514 257	5 945 850	9,6%
Ligeros	717 028	693 383	720 956	735 911	2 867 278	2 489 759	15,2%
Pesados	889 404	869 760	926 860	960 955	3 646 979	3 456 091	5,5%
Ejes cobrables	4 088 048	3 997 507	4 255 119	4 387 172	16 727 846	15 579 814	7,4%
Ligeros	717 028	693 383	720 956	735 911	2 867 278	2 489 759	15,2%
Pesados	3 371 020	3 304 124	3 534 163	3 651 261	13 860 568	13 090 055	5,9%

Fuente: Norvial.

25. Con respecto a los vehículos pesados, hubo mayor afluencia de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, con lo cual los vehículos de 2 ejes contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (1 217 621). De las 3 estaciones de peaje que posee la vía concesionada, la estación de Serpentín es la que presenta mayor tráfico por ejes cobrables, siendo su tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables, al igual que la estación de Paraíso. Caso diferente ocurrió en la Estación Variante de Pasamayo, donde el tráfico se caracterizó por vehículos de 3 y 2 ejes.



Cuadro N° 5
TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES
COBRABLES 2012

(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES COBRABLES							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	Más de 7	
Unidades Vehiculares	1 217 621	790 283	264 668	260 853	1 105 051	6 900	1 603	3 646 979
Serpentín	638 613	349 640	128 564	151 277	602 762	3 520	805	1 875 181
Variante	104 663	75 765	14 131	1 013	4 494	48	7	200 121
Paraíso	474 345	364 878	121 973	108 563	497 795	3 332	791	1 571 677
Ejes Cobrables	2 435 242	2 370 849	1 058 672	1 304 265	6 630 306	48 300	12 934	13 860 568
Serpentín	1 277 226	1 048 920	514 256	756 385	3 616 572	24 640	6 501	7 244 500
Variante	209 326	227 295	56 524	5 065	26 964	336	57	525 567
Paraíso	948 690	1 094 634	487 892	542 815	2 986 770	23 324	6 376	6 090 501

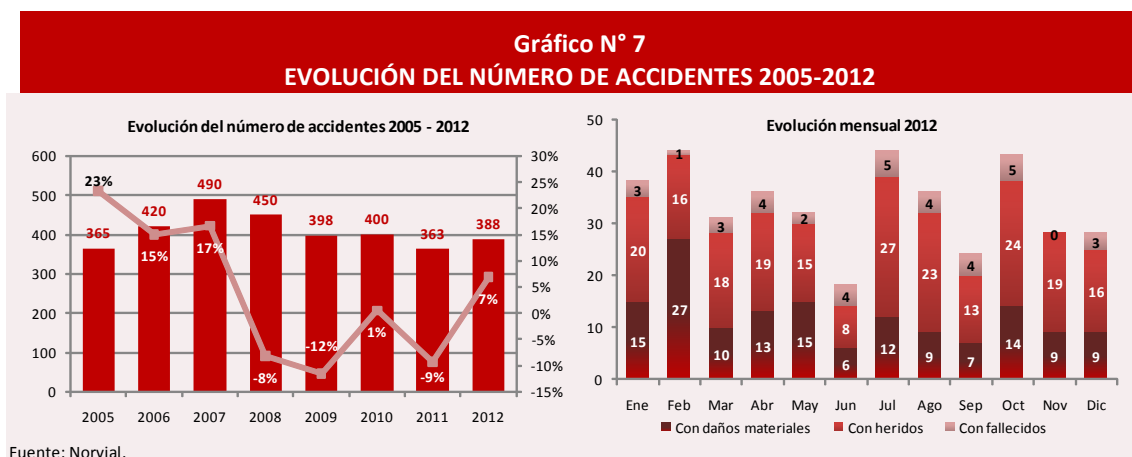
Fuente: Norvial.



V. Desempeño operativo

Accidentes

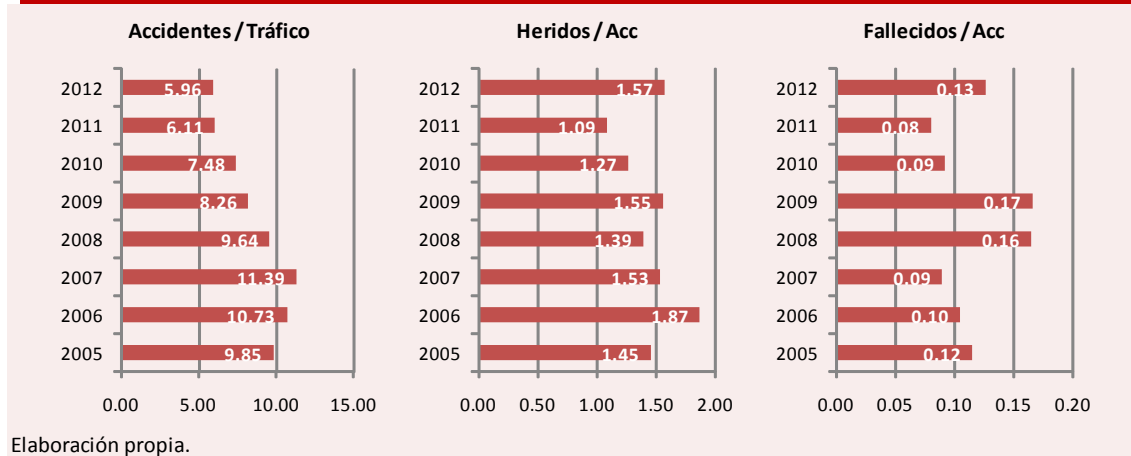
26. Durante el 2012 ocurrieron 388 accidentes, lo que significa un incremento de 7% respecto del año anterior. A pesar de este incremento, hay que destacar que el número de accidentes ha venido decreciendo desde el pico de 490 accidentes alcanzado el año 2007. Durante el año, los meses de febrero, julio y octubre fueron los meses con mayor número de accidentes y los meses de julio y octubre fueron los meses con mayor cantidad de accidentes con heridos. La media de heridos por mes fue de 50,8 y la de fallecidos de 4,1.



27. Una mejor forma de observar las estadísticas de accidentes es hacerlo a través de indicadores. El indicador de accidentes por tráfico calcula el número de accidentes por cada 100 mil vehículos. En el 2012 se produjeron 5,9 accidentes por cada 100 mil vehículos, lo que significa una reducción de 2,4% respecto del 2011 y una reducción de casi 48% respecto del pico de 11,4 accidentes por cada 100 mil vehículos en el 2007. Esto significa que a pesar del incremento del tráfico (51,4% entre en 2007 y el 2012) el número de accidentes no se ha incrementado por el mayor volumen de tráfico, por el contrario, los accidentes han disminuido. En el periodo 2005 al 2012 el tráfico se incrementó en 76% mientras que el indicador de accidentes por tráfico disminuyó en casi 40%.
28. Respecto al número de heridos y víctimas fatales de los accidentes de tránsito en la vía, los indicadores muestran, que no existe relación entre el número de accidentes y la fatalidad de estos. De esta forma, el número de heridos por accidente en el 2012 fue de 1,57, el segundo mayor índice en el periodo 2005 – 2012 a pesar de ser el año con el menor índice de accidentes por tráfico. El índice se incrementó en casi 45% respecto del 2011 y fue superior en 7,3% al promedio de 1,47 heridos por accidente del periodo evaluado.
29. El número de fallecidos por accidente en el 2012 fue de 0,13, el tercer valor más elevado en el periodo 2005 al 2012. Se incrementó en 58,1% respecto del 2011 y fue 7,6% superior al promedio de 0,12 fallecidos por accidente del periodo.



Gráfico N° 8
INDICADORES DE ACCIDENTES



30. La principal causa de los accidentes ocurridos en el 2012 fue el exceso de velocidad con 158 accidentes que representan el 41% del total. Otras causas de importancia fueron las fallas mecánicas que sumaron 60 accidentes y conductores exhaustos que causaron 55 accidentes, que representan 15,5% y 14,2% del total de accidentes respectivamente. Estas tres causas en conjunto son responsables del 70,4% de los accidentes del 2012. En el 2011 estas mismas causas fueron causantes del 65,8% de los accidentes.

Gráfico N° 9
PRINCIPALES CAUSAS DE LOS ACCIDENTES



31. Por otro lado, los accidentes más frecuentes fueron las volcaduras de vehículos (115), los choques por alcance (88), los despistes (80) y los atropellos (38). Entre estos cuatro tipos de accidentes suman el 82,7% de accidentes ocurridos el 2012. La principal causa de las volcaduras, choques por alcance y despistes fue el exceso de velocidad siendo causante del 47%, 65% y 41% respectivamente. Además, del total de 38 atropellos, el 58% (22 atropellos) fueron causados por la imprudencia de los peatones.



Atención de emergencias

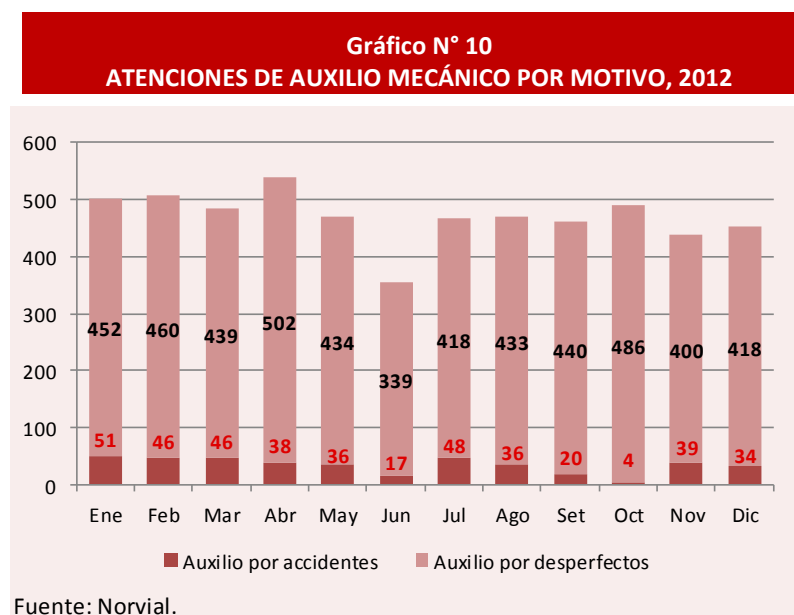
32. En el 2012 la central de emergencia recibió 11 969 llamadas, de esta el 55% corresponden a llamadas de verificación que realiza el Concesionario para comprobar el correcto funcionamiento de los postes SOS y solo el 39% de las llamadas corresponden a llamadas de auxilio. Del total de estas llamadas de auxilio el 64,5% de ellas fueron recibidas al teléfono móvil, el 32,1% al teléfono fijo y solo el 3,4% de las llamadas de auxilio fueron realizadas desde los postes SOS.

Cuadro N° 6 LLAMADAS A LA CENTRAL DE EMERGENCIAS EN EL 2012						
	Auxilio	Verificación	No contestada por el usuario	De consulta	Falsa alarma	Total
Postes		157	6 562	757	0	7 476
Teléfono	1 492			3	0	1 495
Nextel	2 996			2	0	2 998
Total	4 645	6 562	757	5	0	11 969

Fuente: Norvial.

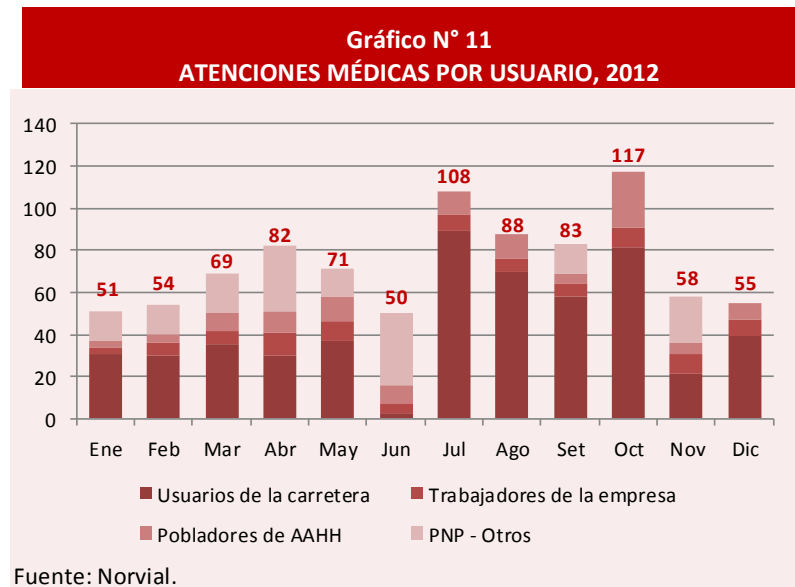
Auxilio mecánico

33. Para brindar el servicio de auxilio mecánico el Concesionario cuenta con 4 grúas, 2 para vehículos pesados y 2 para vehículos ligeros. Las grúas tienen como base las estaciones de peaje de Paraíso y Variante.
34. En el 2012 se realizó un total de 5 636 atenciones de auxilio mecánico en la vía concesionada. Del total de atenciones, el 93,2% se realizó mediante el empleo de una grúa y el 6,8% requirió el empleo de una cuadrilla. Las atenciones de auxilio mecánico fueron motivadas en un 92,6% por desperfectos mecánicos y el 7,4% por accidentes de tránsito.



Atención médica

35. Norvial cuenta con dos ambulancias que se encuentran ubicadas en la estación de peaje de Serpentín y la de Paraíso. En el 2012 se realizaron 886 atenciones médicas, lo cual significa un incremento de 10% respecto del año anterior. De estas atenciones el 59% fue a usuarios de la vía, el 13% a pobladores aledaños, el 10% a trabajadores del propio Concesionario y 18% a la PNP y otros.



Reclamos

36. Durante el 2012 se presentaron 9 reclamos, 2 más que el año anterior y 1 más que el 2010.



VI. Tarifas reguladas

37. Como se mencionó anteriormente, el derecho por uso de vía (peaje) es la única tarifa regulada y ésta debe ser reajustada anualmente en función de: (i) las variaciones del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el *Consumer Price Index* (CPI) de EEUU; y, (ii) las devaluaciones del Nuevo Sol frente al Dólar⁵.
38. La Adenda N°1 estableció la actualización de las tarifas reguladas de forma anual, de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

39. El 20 de febrero de 2011, el Congreso de la República del Perú promulgó la Ley N° 29666⁶ con la cual se reduce la tasa del IGV del 17% al 16%. Esta modificación será aplicada a partir del 01 de marzo de dicho año. Cabe recordar que el Impuesto de Promoción Municipal es de 2% y que aunado al nuevo IGV del 16%, se obtiene una tasa final de 18% que será aplicada a toda prestación de servicio o bien en el país.
40. Bajo este nuevo escenario y la modificación anual correspondiente vía obligación contractual, el 16 de julio de 2011 se ajustaron las tarifas y el 19 de julio de 2012 se ratificaron dichas tarifas. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes durante el 2012.

⁵ De acuerdo con la Resolución de Gerencia General N°035-2007-GG-OSITRAN, se aprobó que a partir del 16 de julio del 2007, la sociedad concesionaria realice un ajuste ordinario por inflación cada 12 meses, de acuerdo con la fórmula indicada en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.

⁶ Ley que restituye la tasa del impuesto establecida por el artículo 17 del Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo.

Cuadro N° 7
TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO
EN EL 2012
 (En Nuevos Soles)

Concepto	Unidad de Cobro	19-Jul-12	
		Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por unidad	5,169	6,10
Vehículos Pesados	Por eje	5,169	6,10

Fuente: Norvial.



VII. Inversiones

41. Al 31 de diciembre de 2012, la inversión acumulada de construcción de obras asciende a USD 33,4 millones⁷, lo que representa la realización del 44,5% del total de la inversión comprometida. Cabe señalar que en el 2012, no se han ejecutado inversiones que hayan sido reconocidas por el OSITRAN.



VI.1 Ejecución de obras

42. Durante el 2012 no se ejecutó ninguna obra de construcción de vías. Hasta el momento se han concluido las obras de la primera etapa, terminadas en el 2009, y también se han concluido las obras complementarias exigidas en la tercera adenda del Contrato de Concesión.

VI.2 Trabajos de mantenimiento

43. Dentro de las actividades del Concesionario se encuentran las de mantenimiento periódico y las de mantenimiento rutinario. Estas labores de mantenimiento se realizan con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los parámetros de servicio exigidos en el Contrato de Concesión. En este sentido, durante el 2012, como parte del mantenimiento periódico, se realizaron los trabajos de fresado y reposición de carpeta asfáltica, tratamiento de fisuras, sellos tipo *slurry, cheap seal*, reparación de surcos y huellas, y señalización horizontal. Estos trabajos requirieron de la inversión de USD 5,96 millones que fueron ejecutados por el Consorcio Ancón-Pativilca (CAP)⁸.
44. Estos trabajos han sido realizados en base a la información estadística de los indicadores de servicio recopilados por el Sistema de Gestión de Pavimentos del Concesionario. Este sistema le permite determinar la ubicación precisa de los tramos que requieren trabajos para cumplir con los requerimientos del contrato y aumentar la vida útil de la carpeta asfáltica.
45. Para mantener la vía en óptimas condiciones, además de las labores de mantenimiento periódico, el Concesionario también realiza labores de Mantenimiento Rutinario. Durante el

⁷ Incluye IGV.

⁸ Norvial. Memoria Anual 2012.

2012 las labores de mantenimiento rutinario en la carretera Ancón – Huacho - Pativilca comprendieron principalmente las siguientes actividades:

- Trabajos de Limpieza.

- Limpieza de bermas laterales.
 - Limpieza de basurales en el derecho de vía.
 - Limpieza de alcantarillas.
 - Limpieza de Sifones.
 - Limpieza de Guardavías.
 - Limpieza de postes de emergencia.
 - Limpieza de hitos kilométricos.
 - Limpieza de delineadores de PVC y concreto.
 - Limpieza de Señales Preventivas y reglamentarias.
 - Limpieza de señales Informativas.

- Trabajos en Bermas.

- Bacheo superficial en berma
 - Eliminación de Accesos.

- Trabajos de Reparación y Reposición de Accesorios.

- Reposición y reparación de guardavías.
 - Reposición de Señales Preventivas y reglamentarias.
 - Reposición de postes de señales preventivas y reglamentarias.
 - Reposición de delineadores.
 - Reposición de lámina reflectiva en delineadores.
 - Reposición tachas reflectivas.

- Trabajos de Pintura.

- Pintura de Postes de señales Preventivas y reglamentarias en campo.
 - Pintura de delineadores.
 - Pintura de Postes de señales Informativas.
 - Pintura de Hitos Kilométricos en campo.

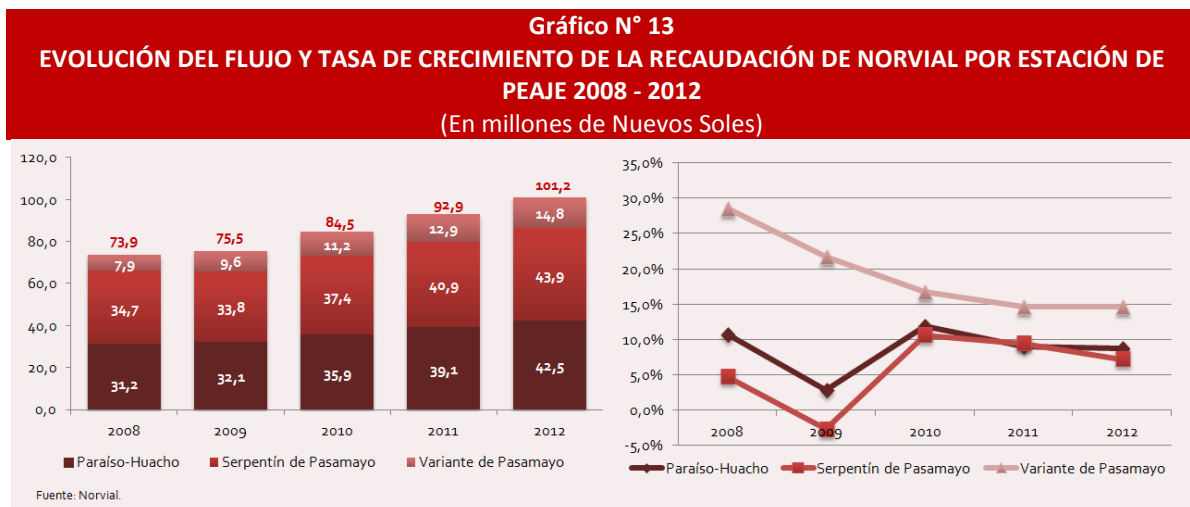
- Otros Trabajos.

- Reposición de bolsas de muro seco.



VIII. Resultados financieros

46. En el 2012 se recaudaron S/. 101,2 millones por concepto de peaje, lo que implicó un crecimiento de los ingresos en 8,9% con respecto a lo percibido el año anterior. Las estaciones del Serpentin de Pasamayo y Paraíso, al igual que el año anterior, registraron los mayores niveles de recaudación en el año con S/. 43,9 y S/. 42,5 millones, lo que representan el 43,9% y el 42,5% de la recaudación percibida de la concesión, respectivamente. En tercer lugar se encuentra la estación de la Variante de Pasamayo con S/. 14,8 millones de nuevos soles, que representa el 14,6% del total de la recaudación.
47. La estación que presentó el mayor crecimiento en recaudación de peaje fue la estación de la Variante de Pasamayo, con una tasa de crecimiento del 14,6% con respecto a lo registrado en el año anterior; mientras que las estaciones de Paraíso y Serpentin de Pasamayo presentaron crecimientos del 8,7% y 7,2%, respectivamente. Los promedios anuales de crecimiento de los ingresos por estación se encuentran alrededor del 8.5%⁹.
48. Adicionalmente, las tres estaciones de peaje tienen una tendencia de crecimiento decreciente en la recaudación desde el 2010. La estación Serpentin de Pasamayo registra reducciones en la tasa anual de crecimiento del 17.4% en promedio; mientras que la estación Paraíso y la Variante de Pasamayo tienen una tendencia decreciente del 13,7% y 6,2% promedio anual en su tasa de crecimiento desde el 2010.



Estado de Ganancias y Pérdidas

49. Con respecto a la evolución del Estado de Pérdidas y Ganancias, se observa que la utilidad bruta, que consiste en los beneficios producto de los servicios prestados por el concesionario¹⁰, ha tenido un incremento del 9,2% producto del aumento del total de ingresos que percibe efectivamente el concesionario en 8,9%.
50. Cabe señalar que estos ingresos difieren de lo mostrado en el Gráfico N° 8 ya que el Estado de Ganancias y Pérdidas no incluye el efecto del IG, mientras que el gráfico en mención sí lo está mostrando.

⁹ Promedio de la tasa de crecimiento del periodo 2005 al 2012.

¹⁰ Brindar servicios de calidad en la vía concesionada y la construcción de nueva infraestructura.



51. Con respecto al costo de los servicios, éstos sufrieron un aumento significativo del 11,5% a raíz del mayor pago mensual a Concar S.A¹¹, lo que implicó pasar de S/. 7,9 millones en el 2011 a S/. 8,2 millones en el 2012) y al incremento del 8,9% de las cargas diversas de gestión (retribuciones al Estado y Regulador¹²). Con respecto a los Otros costos de Operación, éstos mostraron una reducción del 28,0% por el menor gasto de los servicios prestados por terceros.
52. La utilidad operativa presentó un crecimiento del 8,9%, a pesar del incremento en un 12,7% de los gastos de administración debido, principalmente, a la mayor carga de personal, la cual pasó de S/. 1,8 millones en el 2011 a S/. 1,9 millones en el 2012 (10% de crecimiento).
53. La utilidad neta observó un aumento del 2,7% con respecto a lo registrado el año 2011, pasando de S/. 26 438 mil a S/. 27 156 mil, esto a pesar del mayor pago del impuesto a la renta (el cual tuvo un incremento del 48,2%) proveniente de la mayor utilidad operativa y la reducción de los gastos financieros de la empresa¹³.

Cuadro N° 8					
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS					
(En miles de S/.)					
			Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2012	2011	2012	2011	2012/2011
Ingresos	85 700	78 672			8,9%
Costos de los servicios	-38 022	-34 112	44,4%	43,4%	11,5%
Otros costos de operación	-1 901	-2 641	2,2%	3,4%	-28,0%
Utilidad bruta	45 777	41 919	53,4%	53,3%	9,2%
Gastos de administración	-3 357	-2 980	3,9%	3,8%	12,7%
Otros gastos de operación	72	90	0,1%	0,1%	-20,0%
Utilidad de operación	42 492	39 029	49,6%	49,6%	8,9%
Gastos financieros	-10 206	-11 367	11,9%	14,4%	-10,2%
Ingresos financieros	6 448	6 590	7,5%	8,4%	-2,2%
Utilidad antes de impuesto a la renta diferido	38 734	34 252	45,2%	43,5%	13,1%
Impuesto a la renta	-11 578	-7 814	13,5%	9,9%	48,2%
Utilidad neta del periodo	27 156	26 438	31,7%	33,6%	2,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - Norvial.

54. Con respecto a la composición del Estado de Ganancias y Pérdidas, se observa que los costos de los servicios han pasado de representar el 43,4% de los ingresos del concesionario, a 44,4%; mientras que otros costos de operación disminuyeron de 3,4% a 2,2% de los ingresos. En esa misma línea, tanto los gastos como los ingresos financieros registraron reducciones: en el primer caso pasó de 14,4% de los ingresos en el 2011, a 11,9% en el 2012; y en el segundo caso, de 8,4% a 7,5%, respectivamente. Los gastos de administración se mantuvieron ligeramente estables en el periodo de análisis. Finalmente, la ganancia neta del ejercicio pasó de representar el 33,6% de las ventas en el 2011, al 31,7% de las ventas del 2012.

¹¹ Empresa encargada de la operación y mantenimiento rutinario desde el 15 de enero de 2003. Mediante la modificación del 29 de abril de 2005, ésta empresa se encargará de la operación de la carretera en concesión por un plazo de 15 años renovables automáticamente por periodos de 5 años. El pago mensual acordado para el 2011 fue de S/. 660 mil y en el 2012 fue de S/. 684 mil.

¹² Véase punto IX del presente informe.

¹³ Dicha reducción se debe principalmente al importe devengado de los pagos realizados a asesores locales y del exterior por la gestión y la evaluación de la viabilidad y estructuración de los créditos.



Balance General

55. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que la empresa ha sufrido una reducción en el valor de sus activos en 4,5%, pasando de S/. 175,7 millones en el 2011, a S/. 167,8 millones en el 2012. La razón principal es la reducción de la cuenta de activos intangibles¹⁴ del activo no corriente, la que tuvo una contracción del 4,8%, pasando de S/. 153 millones, en el 2011, a S/. 146 millones en el 2012. Esta reducción es producto de las adiciones al activo intangible de S/. 16,6 millones y el cargo de amortización de S/. 24 millones.
56. El activo no corriente registró una reducción del 4,2%, pasando de S/. 161 millones en el 2011 a S/. 154 millones en el 2012. Esto ocurrió por la disminución de los activos intangibles (descritos en la línea anterior), contrarrestado por el aumento del 40,9% de la partida Otras cuentas por cobrar¹⁵.
57. Con respecto a los activos corrientes, éstos registraron una caída del 6,9% producto principalmente de la disminución de la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo en 10% como consecuencia del menor saldo de la cuenta corriente – Fideicomiso¹⁶.
58. Analizando el pasivo corriente, se observa que tuvo una disminución del 10,9% con respecto a lo registrado en el 2011. Esto se debe como consecuencia principal de la reducción de los tributos por pagar (43,1%) a S/. 2 millones en el 2012 y las cuentas por pagar a empresas relacionadas (del 44,3%). Esto último explicado por la culminación de las obligaciones con el Consorcio Ancón-Pativilca (quien se encarga del mejoramiento periódico de la concesión) y con GMI S.A. (Consultora en Ingeniería del Grupo Graña y Montero).
59. El pasivo no corriente se encuentra compuesto sólo por la deuda de largo plazo, la cual registró una caída del 24,7%, cuyo efecto íntegramente fue debido a la reducción de los costos incurridos en la obtención del crédito con multilaterales.
60. Finalmente, con respecto al patrimonio neto, se observó que éste obtuvo un aumento del 5,9% a raíz del aumento de los Resultados Acumulados en un 13,5% y de la Reserva Legal en un 4,7%. La primera cuenta es producto del aumento por la ganancia neta del ejercicio del 2012 ascendente a S/. 27,2 millones; mientras que la reserva legal se incrementó en S/. 499 mil, alcanzando así el monto máximo permitido por la Ley de Sociedades¹⁷, que en este caso es de S/. 11 millones.
61. Con respecto a la composición del Balance General, se observa que la empresa guarda una composición similar a la mostrada en el año 2011 en lo que respecta a sus activos. El activo no

¹⁴ Comprende obras de drenaje, pavimentos, puentes y pasos a desnivel, mejoras de la carretera, remodelación de estaciones de peajes, desembolsos a Proinversión, desembolsos por adquisición de predios y otros intangibles menores.

¹⁵ El saldo de esta cuenta corresponde al fondo sujeto a restricción depositadas en la cuenta corriente aperturada en el Banco de Crédito del Perú denominada "Restricted Payment Account", la cual de acuerdo al contrato de financiamiento firmado con el Inter-American Development Bank (IDB) y el International Finance Corporation (IFC) no debe ser menor a USD 1 millón antes de realizar cualquier "Pago Restringido" señalado en dicho contrato.

¹⁶ Se relaciona con el contrato de Fideicomiso de Administración y Garantía suscrito el 29 de setiembre de 2005 entre la empresa y el Banco del Crédito del Perú, por el cual se constituye un patrimonio fideicometido administrado por el Banco, al cual la empresa transfiere en dominio fiduciario los flujos e ingresos que genera la concesión, incluyendo los flujos provenientes de la recaudación de peajes netos de la retribución al Concedente y de la tasa de Regulación; y los préstamos recibidos de las entidades multilaterales. Los flujos transferidos se mantienen en cuentas de recolección y se utilizan para el pago oportuno de la deuda con las entidades multilaterales, para financiar la construcción de obras y para el capital de trabajo de la empresa; su utilización es en función de los flujos de caja proyectados por Norvial y por ende son de alta liquidez.

¹⁷ De acuerdo con la Ley General de Sociedades, la reserva se constituye con la transferencia del 10% de la utilidad anual hasta alcanzar un monto equivalente al 20% del capital pagado. En ausencia de utilidades no distribuidas o reservas de libre disposición, la reserva legal deberá ser aplicada a la compensación de pérdidas, debiendo ser repuesta con las utilidades de ejercicios posteriores. Esta reserva puede ser capitalizada siendo igualmente obligatoria su reposición.

corriente representa el 91,8% del total de los activos (en el 2011 fue de 91,6%) y en su mayoría está compuesto por activos intangibles correspondientes a los costos de construcción en los que incurre el Concesionario. Por el lado de los activos corrientes, éstos representan el 8,2% del total de activos y su principal cuenta es el Efectivo y equivalente de efectivo, que representa en promedio el 8% del total de activos.

Cuadro N° 9					
BALANCE GENERAL					
(En miles de Nuevos Soles)					
	Al 31 de diciembre		Análisis Vertical		Análisis Horizontal
	2012	2011	2012	2011	2012/2011
ACTIVO					
ACTIVO CORRIENTE					
Efectivo y equivalente de efectivo	12 949	14 383	7,7%	8,2%	-10,0%
Cuentas por cobrar comerciales	13	1	0,0%	0,0%	1200,0%
cuentas por cobrar a empresas afiliadas	300	4	0,2%	0,0%	7400,0%
Impuestos y gastos pagados por anticipado	479	367	0,3%	0,2%	30,5%
Total del activo corriente	13 741	14 755	8,2%	8,4%	-6,9%
ACTIVO NO CORRIENTE					
Otras cuentas por cobrar	3 822	2 713	2,3%	1,5%	40,9%
Mobiliario y equipo, neto	1 002	1 132	0,6%	0,6%	-11,5%
Activos intangibles	145 533	152 923	86,7%	87,1%	-4,8%
Impuesto a la renta diferido	3 737	4 146	2,2%	2,4%	-9,9%
Total del activo no corriente	154 094	160 914	91,8%	91,6%	-4,2%
TOTAL ACTIVO	167 835	175 669	100,0%	100,0%	-4,5%
PASIVO Y PATRIMONIO NETO					
PASIVO CORRIENTE					
Cuentas por pagar comerciales	605	512	0,4%	0,3%	18,2%
Cuentas por pagar a empresas afiliadas	966	1 735	0,6%	1,0%	-44,3%
Impuestos Corrientes	1 977	3 476	1,2%	2,0%	-43,1%
Parte corriente de la deuda de largo plazo	9 609	9 059	5,7%	5,2%	6,1%
Otras cuentas por pagar	647	706	0,4%	0,4%	-8,4%
Total del pasivo corriente	13 804	15 488	8,2%	8,8%	-10,9%
Deuda de largo plazo	38 251	50 808	22,8%	28,9%	-24,7%
Total del pasivo no corriente	38 251	50 808	22,8%	28,9%	-24,7%
Patrimonio neto					
Capital social	55 136	55 136	32,9%	31,4%	0,0%
Reserva legal	11 027	10 528	6,6%	6,0%	4,7%
Resultados acumulados	49 617	43 709	29,6%	24,9%	13,5%
Total patrimonio neto	115 780	109 373	69,0%	62,3%	5,9%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	167 835	175 669			-4,5%

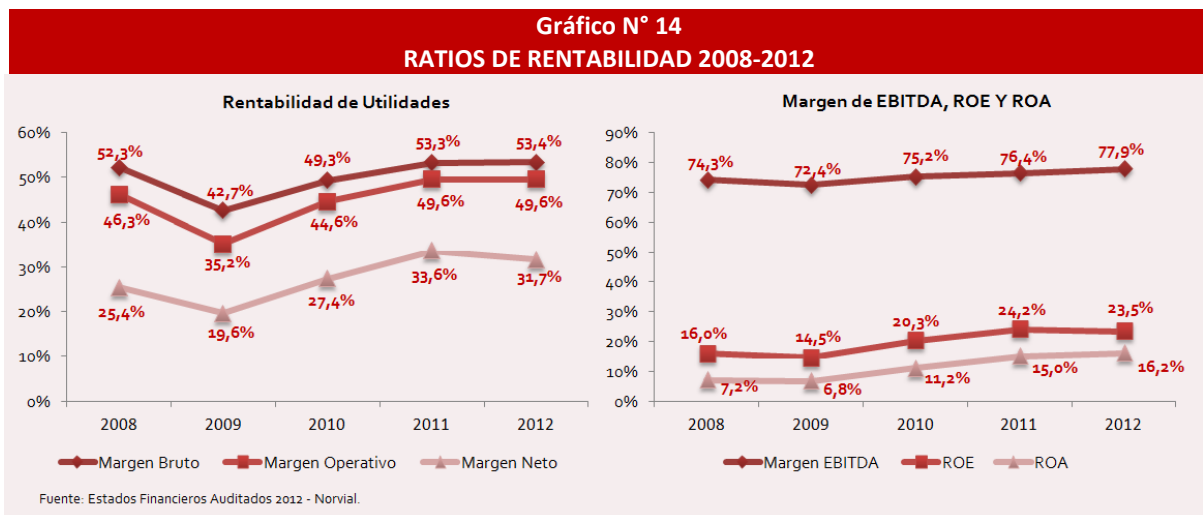
Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 – Norvial.

62. La composición del Pasivo y del Patrimonio Neto ha sufrido ligeras modificaciones, pasando el primero de representar el 37,7% de total de activos al 31% de éstos explicado por la reducción de la deuda de largo plazo de la empresa, la cual se encuentra en el 22,8% del total de los activos (en el

2011 fue de 28,9%). Mientras que por el lado del Patrimonio Neto, su composición pasó de representar el 62,3% en el 2011 al 69,0% en el 2012 del total de activos. El Capital Social representa el 33% de los activos; los Resultados Acumulados, el 29,6% del total de activos; y la Reserva Legal, el 6,6% de éstos.

Indicadores Financieros

63. Al analizar los ratios de rentabilidad se observa que la operatividad de la concesión ha ganado una importante eficiencia en costos, tanto en los servicios que brinda como en su operatividad, en estos últimos cuatro años, creciendo cada uno de los márgenes de utilidad más de 10 puntos porcentuales desde el 2009 al 2012. En el 2012, el margen bruto de la empresa ha registrado un ligero mejoramiento en su valor con respecto al año anterior como consecuencia de un menor incremento de los costos de los servicios y del menor costo de los servicios prestados por terceros en el rubro de Otros Gastos de Operación; el margen operativo se mantuvo constante en dicho año; mientras el margen neto registró una caída, pasando de 33,6% en el 2011 a 31,7% en el 2012 como consecuencia de un mayor pago de impuesto a la renta por la mayor utilidad registrada al cierre del año.
64. Con respecto al margen del EBITDA¹⁸, se observa que ha ido desarrollando una tendencia positiva desde el 2009 a raíz de la mayor amortización de los servicios adquiridos por la empresa. Finalmente, se observa que el ROE¹⁹ y el ROA²⁰ han ido aumentando su valor indicando que se generan mayores utilidades por cada sol proveniente del patrimonio y de los activos, pero dicha tendencia tuvo una ligera reducción en el ROE del 2012 como consecuencia del aumento de la reserva legal y los resultados acumulados en dicho año.



65. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que el ratio de liquidez clásica²¹, prueba ácida²² y liquidez absoluta²³ revelan una baja capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee a la fecha. Esto se debe a la caída de la cuenta de Efectivo en los últimos tres años a raíz de la reducción de sus depósitos a plazo y el efectivo

¹⁸ *Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: EBITDA = Resultado Operativo + amortizaciones + depreciaciones. Margen de EBITDA = EBITDA / Ventas.

¹⁹ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

²⁰ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta/Activo Total.

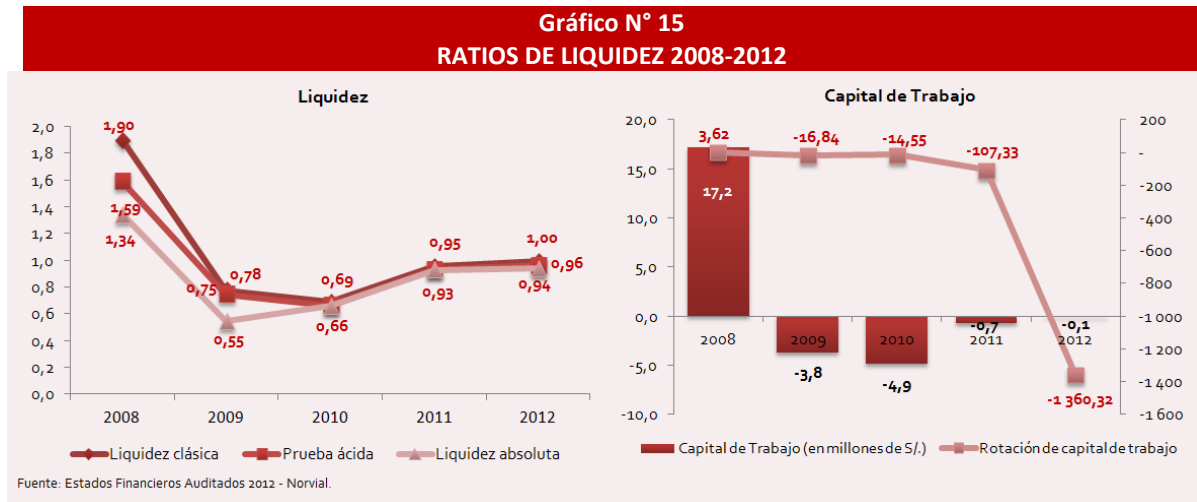
²¹ Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

²² Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

²³ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.



mantenido en sus cuentas corrientes. Si bien estos indicadores han registrado mejoras desde el 2009, estarían reflejando que la empresa presenta una baja liquidez ya que tanto activos como pasivos corrientes estarían calzando (ratio cercano a 1). El capital de trabajo²⁴ ha mostrado tener un comportamiento deficiente en estos últimos cuatro años, registrando resultados negativos.

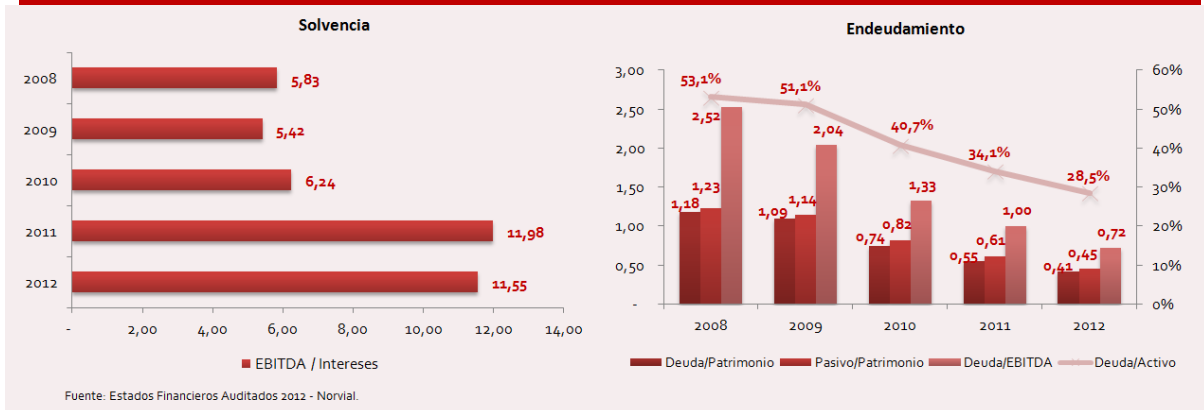


66. Con respecto al ratio de solvencia, se observa que la empresa genera suficiente caja operativa para cubrir los intereses de sus obligaciones financieras en el corto plazo, el cual ha mejorado en los últimos dos años como consecuencia de la menor ejecución de los intereses de las deudas con entidades multilaterales. Por otro lado, los ratios de endeudamiento estarían indicando, a primera vista, que es una empresa que se encuentra, moderadamente apalancada (28.5% de su activo, en el 2012, es representado por su pasivo).
67. El ratio deuda/patrimonio y el ratio de pasivo/patrimonio indican que las obligaciones de la empresa han venido siendo cubiertas en su totalidad desde el 2010 en adelante. El ratio de deuda/EBITDA muestra que la capacidad de pago de la empresa para hacer frente a sus obligaciones financieras se encuentra en mejor situación con respecto a años anteriores ya que estaría generando suficiente caja operativa para cubrirlas, siendo que en el 2012 el ratio indica que las deudas financieras representan 0,72 de la caja operativa generada. En resumen, los niveles de endeudamiento encontrados estarían indicando que la empresa ha estado ganando autonomía frente a sus obligaciones con terceros.

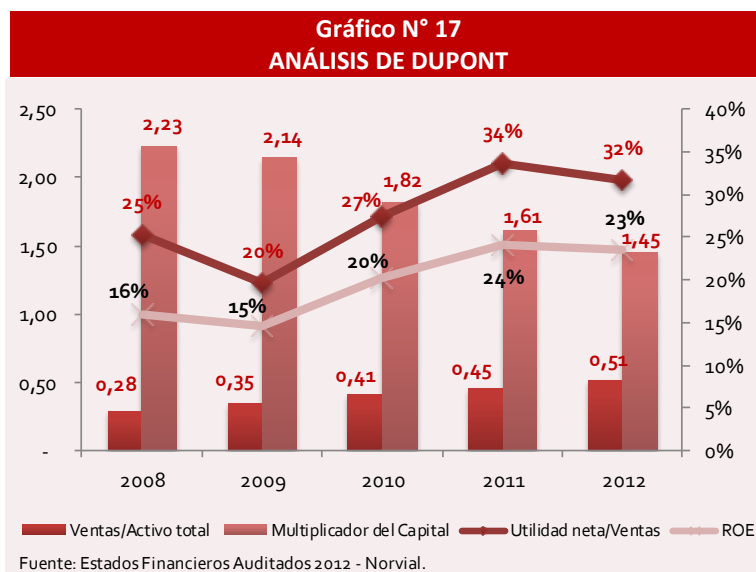
²⁴ Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente. Rotación de capital de trabajo = Ingresos/Capital de trabajo.



Gráfico N° 16 RATIOS DE SOLVENCIA Y ENDEUDAMIENTO 2008-2012



68. Finalmente, el análisis de Dupont²⁵ estaría indicando que la rentabilidad de la empresa se debe principalmente al incremento constante de la rotación de activos (ventas/activos) debido a un constante crecimiento de la demanda. El margen neto también ha tenido una tendencia creciente contribuyendo a la tendencia del ROE, todo esto a pesar del multiplicador del capital²⁶, el cual ha ido deteriorándose con el tiempo a raíz de la disminución del valor de los activos y el aumento del patrimonio social.



²⁵ Es un índice financiero que sirve para analizar los Estados Financieros de una empresa y cuyo indicador mide el rendimiento sobre la inversión total de los accionistas o dueños de una empresa. $ROE = (Utilidad\ Neta/Ventas) \times (Ventas/Activos) \times (Activos/Patrimonio\ Neto)$.

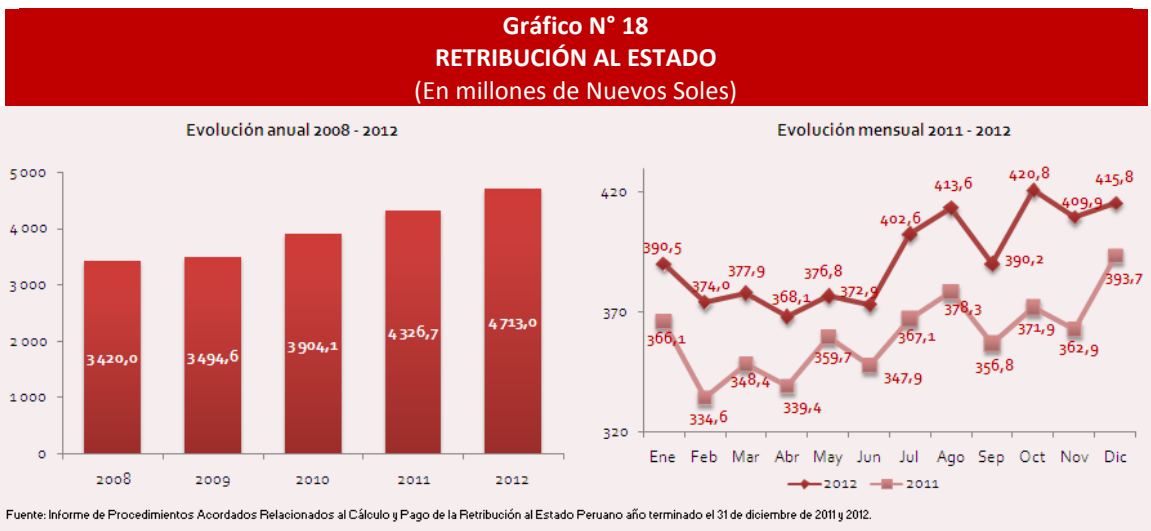
²⁶ Multiplicador de capital = $(Activos/Patrimonio)$.



IX. Pagos al Estado

Retribución al Estado

69. Para el 2012, el monto efectivamente pagado por concepto de retribución al Estado que realizó NORVIAL S.A. ascendió a S/. 4,71 millones, lo que representó un incremento de 8,9%, incremento ligeramente menor (en 1,9 puntos porcentuales) al registrado en el año anterior. La Retribución al Estado corresponde al 5,5% de los ingresos que obtuvo la empresa concesionaria por el cobro de peaje.
70. Durante agosto, octubre y diciembre de 2012, Norvial realizó los mayores pagos por Retribución al Estado, agrupando en su conjunto el 27% del total de aportes. El promedio mensual de los crecimientos del pago por Retribución al Estado, en el 2012, fue de 0,5% (0,2 puntos porcentuales menor a lo observado en el año anterior).

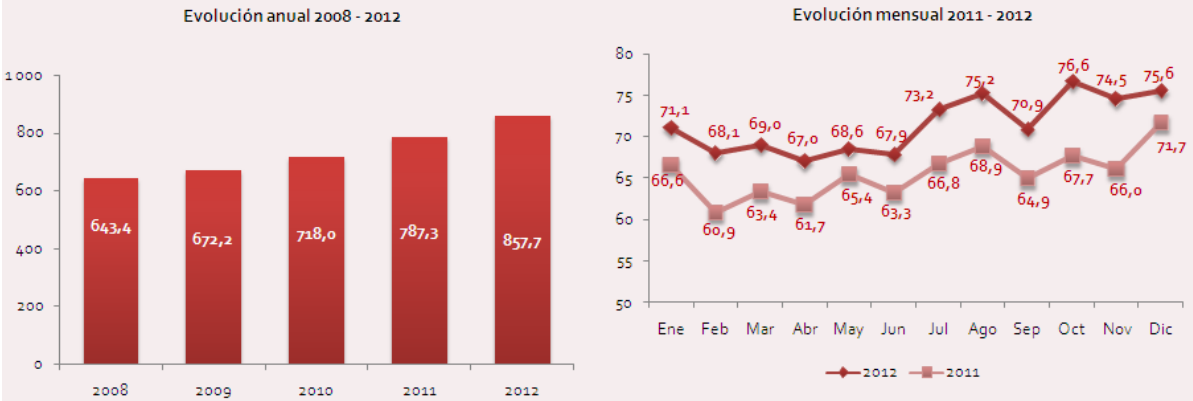


Aporte por Regulación

71. El pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 857,7 mil durante el 2012, monto 8,9% superior respecto a lo pagado en el 2011; ello se debe al aumento del tráfico mencionado anteriormente.



Gráfico N° 19
APORTE POR REGULACIÓN
 (En miles de Nuevos Soles)



Fuente: Informe de Procedimientos Acordados Relacionados al Cálculo y Pago de la Retribución al Estado Peruano año terminado el 31 de diciembre de 2011 y 2012.



ANEXOS



ANEXO N° 1: Principales características del Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN CONCESIONARIO: NORVIAL S.A. CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 182.66 Km, los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ancón-Huacho: Ruta (103 Km) • Ancón-Pte. Chancay: (22.40 Km) • Huacho-Pativilca (57.26 km). 	Cláusula 1.5 (p. 13)
2	Fecha de suscripción	15 de enero de 2003	p. 96
3	Plazo de la concesión	Plazo de 25 años, contado desde la Fecha de Suscripción del Contrato (con opción a ampliación)	Cláusula 4.1 (p. 21) Cláusula 4.3 (p. 21)
4	Adendas	<p>Fecha de suscripción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 08 de noviembre de 2004 • Adenda 2: 31 de octubre de 2005 • Adenda 3: 13 de junio de 2008 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3
5	Factor de competencia	Mayor Retribución para el Estado	Cláusula 8.19 (p. 48)
6	Capital mínimo	<p>El capital social de la Sociedad Concesionaria es, como mínimo, USD 15 millones, el mismo que a la fecha de suscripción del contrato se encuentra íntegramente suscrito y pagado. O en todo caso íntegramente suscrito y como mínimo pagados USD 4 millones, debiendo completarse a USD 12 millones al finalizar las obras de la 1ª etapa, completando a USD 15 millones a más tardar al finalizar la segunda etapa.</p>	Cláusula 3.3 a) (p. 17)
7	Garantías a favor del concedente	<p>El concesionario entregará una Garantía de Fiel Cumplimiento por un monto inicial establecido de USD 8 millones que deberá estar vigente hasta 12 meses después de la suscripción del acta de reversión de los bienes.</p>	Cláusula 9.2 (p. 51 y 52)
8	Garantías a favor del concesionario	<p>El Concedente se compromete a asegurar a la Sociedad concesionaria una garantía de ingresos por tráfico:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 millones de USD para el primer año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción. • 5.5 millones de USD para el segundo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción. • 6 millones de USD a partir del tercer año y hasta el décimo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción. 	Cláusula 9.10. (p. 59)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA**

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
9	Compromiso de inversión	La Inversión Proyectada Referencial es de USD 61'400,000 (sin incluir IGV).	Cláusula 1.5 (p. 9)
10	Obras	<p>Primera Etapa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Construcción del Evitamiento Huacho-Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y del Desvío Ambar-Pativilca (Tramo 3, Calzada Este) • Reforzamiento de calzada en el tramo Primavera-Dv. Ambar • Intercambios Huacho y Pativilca <p>Segunda Etapa: (a más tardar años 12 y 13)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista • Los intercambios restantes • Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca 	Cláusula 6.1 (p. 25)
11	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje Arbitraje de conciencia. Controversias técnicas Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas 	Cláusula 15.12 (p. 89) Cláusula 15.13 a) (p. 90) Cláusula 15.13 b) (p. 90-91)
12	Penalidades	El incumplimiento en la iniciación de las obras y en la terminación de la ejecución de las obras por causas imputables al Concesionario, dará lugar a la aplicación de una penalidad equivalente al 0.003% del valor de la Inversión proyectada referencial para cada etapa por cada día calendario de atraso, hasta por un máximo equivalente al 5% del valor de la Inversión Proyectada Referencial.	Cláusula 6.15 (p. 34)
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del plazo • Mutuo Acuerdo • Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor) • Efectos de la caducidad • Resolución del contrato 	Sección XIV (p. 75-88)
14	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Reducción de los ingresos en 10% o más. • El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. • O el efecto compuesto de las dos anteriores. 	Cláusula 8.20 (p.48-49)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	El concesionario podrá utilizar como garantía: el derecho de la Concesión, los ingresos de la concesión netos y las acciones que correspondan a participación mínima.	Cláusula 9.5 (p. 52-53) y Cláusula 3.3 e) i) (p. 18)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
CONCESIONARIO: NORVIAL S.A.
CARRETERA: RED VIAL 5 ANCÓN-HUACHO.PATIVILCA**

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

N°	Tema	Contenido	Referencia (*)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad civil sobre bienes o contra terceros • De seguro de accidentes • De riesgos laborales • De siniestros de bienes afectados • Póliza de Obras Civiles Terminadas (durante las fases no constructivas) • Pólizas de Operación • Pólizas 3D 	Cláusula 10.2 (p. 60-62)
17	Inicio de operaciones	Se computará a partir de la toma de posesión de los bienes de la concesión. Sólo podrá iniciarse si el Concesionario cumplió con presentar la garantía de fiel cumplimiento y las pólizas de seguro.	Cláusula 8.8 (p. 43)
18	Estándares de servicio	Parámetros de condición y servicialidad exigibles en esta concesión: rugosidad, peladura, baches, ahuellamiento, fisuras no tratadas, grietas, coeficiente de fricción, índice de servicialidad presente y tiempo máximo de espera en estaciones de peaje.	Anexo I (p. 98)
19	Tarifas	Tarifa máxima que se cobra según cronograma: i) Diciembre 2002: S/. 2.97 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ii) 1° de Abril 2003: S/. 3.81 por peaje más IGV y otros aportes de ley. iii) 1° de Octubre 2003 S/. 4.66 por peaje más IGV y otros aportes de ley. iv) 15 de Julio de 2005 USD 1.40 más IGV y otros aportes de ley. v) 15 de Julio de 2006 USD 1.50 más IGV y otros aportes de ley.	Cláusulas 8.17 a) y c) (p.45-46)
20	Reajustes de tarifas	Los peajes serán reajustados en forma ordinaria por la Sociedad Concesionaria. El reajuste ordinario se realizará cada doce meses por el CPI de Estados Unidos y el IPC de Perú.	Cláusulas 8.17 d) (p. 46-47)
21	Retribución al Estado	5.50% de los ingresos mensuales por concepto de peaje.	Cláusula 8.19 (p.48)

(*) Tuo actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1, 2 y 3.



ANEXO N° 2 Detalle de Adendas al Contrato de Concesión

CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

N° DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
Adenda 1	1.5	<p>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.</p> <p>Se añadió que los Servicios Opcionales también podrán ser instalados en las áreas de terreno comprendidas en el Derecho de Vía.</p> <p>Se incluye las definiciones de Controversia(s) Técnica(s) y Controversia(s) No Técnica(s).</p> <p>Se precisó las modalidades por las que se debe emitir información adicional sobre el Endeudamiento del Acreedor Permitido.</p> <p>Se incluyó la definición de Fuerza Mayor, entendida como aquella situación regulada en la sección XVIII del contrato de concesión.</p> <p>Se especificó que la Sociedad Concesionaria, o quien ésta designe, estará autorizada a prestar los Servicios Opcionales, previa aprobación por parte del Supervisor.</p>
	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.



CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
Adenda 1	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.
	8.2	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 hacer 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	



CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

N° DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
Adenda 1		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	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.
Adenda 2	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.



CONTENIDO DE LAS ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

Nº DE ADENDA	CLAUSULA	MODIFICACIÓN
	11.7	Se redefinió los términos por los cuales la Sociedad Concesionaria se encuentra obligada a coordinar con las empresas de servicios.
Adenda 3	Nueva Cláusula	Se incluyó la clausula 6.21.A al contrato de concesión para los casos excepcionales de obras complementarias y/o nuevas vinculadas a mejorar aspectos de seguridad vial, o que se ejecuten como solución al acceso y libre tránsito de los usuarios de las localidades afectadas por la construcción de la nueva autopista.

Fuente: Adendas 1, 2 y 3 al Contrato de Concesión.





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jesús Pacheco
César Sánchez
Juan Carlos Paz

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Arlé Quispe

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe