

# 2012

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



**Gerencia de Regulación**



# Contenido

RESUMEN EJECUTIVO .....	4
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 .....	16
VI. TARIFAS REGULADAS .....	18
VII. INVERSIONES .....	19
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....	20
IX. PAGOS AL ESTADO .....	25
ANEXO .....	26

## Cuadros

<b>Cuadro N° 1</b>	Tramos y sub-tramos viales en la Red Vial N°4.....	6
<b>Cuadro N° 2</b>	Obras comprometidas por el Concesionario.....	8
<b>Cuadro N° 3</b>	Inversión proyectada referencial en la Red Vial N° 4.....	8
<b>Cuadro N° 4</b>	Ubicación de las unidades de peaje .....	11
<b>Cuadro N° 5</b>	Tráfico vehicular según diferencia tarifaria y por estación de peaje, 2012.....	14
<b>Cuadro N° 6</b>	Variación anual del tráfico por estación de peaje, 2011-2012.....	14
<b>Cuadro N° 7</b>	Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje y número de ejes cobrables, 2012..	15
<b>Cuadro N° 8</b>	Tarifas vigentes en eL 2012 .....	18
<b>Cuadro N° 9</b>	Inversión ejecutada en la Red Vial N° 4, 2012 .....	19
<b>Cuadro N° 10</b>	Estado de Ganancias y Pérdidas de Autopista del Norte, 2011-2012.....	21
<b>Cuadro N° 11</b>	Balance General de Autopista del Norte, al 31 de diciembre de 2011 y 2012 .....	22
<b>Cuadro N° 12</b>	Ratios de liquidez, 2009 - 2012 .....	23

## Gráficos

<b>Gráfico N° 1</b>	Tramo concesionado Red Vial N° 4.....	7
<b>Gráfico N° 2</b>	Evolución del tráfico vehicular por tipo de vehículo .....	13
<b>Gráfico N° 3</b>	Estructura del tráfico por tipo de vehículo, 2012 .....	15
<b>Gráfico N° 4</b>	Accidentes y daños personales en la Red Vial N° 4, 2012 .....	16
<b>Gráfico N° 5</b>	Indicadores de accidentes en la Red Vial N° 4, 2012.....	17
<b>Gráfico N° 6</b>	Número de reclamos, 2010 - 2012.....	17
<b>Gráfico N° 7</b>	Recaudación anual por estación de peaje .....	20
<b>Gráfico N° 8</b>	Indicadores de rentabilidad, 2009 - 2012 .....	23
<b>Gráfico N° 9</b>	Ratios de endeudamiento, 2009 - 2012.....	24
<b>Gráfico N° 10</b>	Aportes por regulación, 2009 – 2012.....	25



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 4

### Resumen Ejecutivo

La Red Vial N° 4 se encuentra concesionada a la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C., tras haber firmado contrato el 18 de febrero de 2009. La sociedad concesionaria es subsidiaria de OHL Concesiones, empresa internacional del Grupo OHL que participa en 17 concesiones de carreteras, puertos y aeropuertos en España y América Latina; asimismo, posee el 15% de participación en Abertis, compañía internacional dedicada a la gestión de concesiones de infraestructura vial, aeroportuaria y de telecomunicaciones.

La concesión de la Red Vial N° 4 es de tipo autosostenible y se otorgó por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*). La concesión involucra una extensión de 356,21 km y una inversión referencial de USD 286,17 millones (inc. IGV). La principal obra de esta concesión es la construcción de la segunda calzada de 283,42 km.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Accionistas de la Concesión	OHL Concesiones: 100%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras adicionales
Inversión comprometida	USD 286,17 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 37,72 millones (sin IGV)
Inicio de la Concesión	18 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	Ninguna

A partir del 2012 el Concesionario brinda los servicios obligatorios que establece el contrato de concesión. Entre estos servicios se encuentran el servicio de central de emergencias, el sistema de comunicación en tiempo real de emergencias, servicio de ambulancia, traslado de vehículos y una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú en cada estación de peaje.

El tráfico de vehículos durante el 2012 se incrementó en 10,2%, totalizando 6,99 millones de vehículos. El 61,1% de este tráfico corresponde a vehículos pesados, el 38,7% a vehículos ligeros y la

participación restante a vehículos exonerados. Las estaciones de peaje que concentran la mayor proporción del tráfico de vehículos son Vesique y Virú con 34% y 27% respectivamente. Las estaciones de Fortaleza y Huarmey concentran el 20% y 19% del tráfico. Además, las estaciones de Vesique y Virú son las que reciben mayor proporción de vehículos ligeros debido a su cercanía a Chimbote y Trujillo, respectivamente.

Durante el 2012 se mantuvieron las tarifas vigentes desde noviembre de 2011. En las estaciones de Vesique y Virú se brindan tarifas diferenciadas a los vehículos autorizados por el MTC. Del total de vehículos que transitaron por la vía durante el 2012, el 91,7% pagaron una tarifa normal, el 8,1% la tarifa diferenciada y el 0,15% del tráfico fueron vehículos exonerados.

A diciembre de 2012, la inversión ejecutada acumulada es de USD 37,7 millones sin IGV. Esta inversión se reparte en USD 2,8 millones de la estación de peaje de Fortaleza y USD 34,9 millones correspondientes a las obras de la segunda calzada en el tramo 3 iniciadas en el 2011.

La recaudación por concepto de peajes en el 2012 fue de S/. 82,6 millones, lo cual significa un incremento de 10,4% respecto del 2011. Las estaciones de Vesique y Virú fueron las de mayor recaudación con 34% y 24% de los ingresos recaudados, respectivamente.

El margen de rentabilidad neto en el 2012 fue 45%, superior al 43% registrado en 2011 a pesar que el margen bruto y el margen operativo registraron un retroceso respecto del 2011, debido al incremento de los costos de los servicios y los gastos administrativos. Asimismo, la rentabilidad de los accionistas ascendió a 16% mientras que la rentabilidad sobre los activos fue de 7,6%.

El análisis de los ratios de liquidez muestra que el Concesionario posee una liquidez más que suficiente para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. A su vez, los ratios de apalancamiento se muestran bastante estables y a diciembre de 2012 el Concesionario poseía una estructura de 54% de deuda y 46% de patrimonio neto. Además, el Concesionario viene cumpliendo con la restricción de endeudamiento establecida por su contrato de préstamo sindicado con el Banco de Crédito del Perú, Corporación Andina de Fomento y *Credit Agricole Corporate & Investment Bank*.

Respecto de su desempeño operativo, en el año 2012 la concesión registró 4,45 accidentes por cada 100 000 vehículos, superior en 200% al valor obtenido en el 2011. El ratio de heridos por accidente se incrementó en 4% alcanzando 1,49 heridos/accidente. Por su parte, el ratio de fallecidos por accidente se redujo en 56% a 0,15 fallecidos/accidente. Esto significa que a pesar del incremento de accidentes, la gravedad promedio de los mismos ha disminuido.

En cuanto a los aportes por regulación, estos ascendieron a S/. 849,3 miles, lo cual significa un incremento de 10,8% respecto del 2011.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 4

### I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 18 de diciembre de 2008, el Estado Peruano, a través de Proinversión, otorgó la Buena Pro de la Concesión de la Red Vial N°4 Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N a la empresa de capitales españoles OHL Concesiones, perteneciente al Grupo OHL. OHL Concesiones participa en 17 concesiones de infraestructura vial, puertos y aeropuertos en España y América Latina. Además, OHL Concesiones posee el 15% de participación en Abertis, compañía internacional dedicada a la gestión de concesiones de infraestructura vial, aeroportuaria y de telecomunicaciones.
2. La suscripción del Contrato de Concesión se realizó el 18 de febrero de 2009 entre el Consorcio Autopista del Norte S.A.C. (AUNOR) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), actuando como Concedente en representación del Estado Peruano. El Contrato tiene como finalidad la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial N° 4 por un plazo de 25 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*). Esta red se encuentra constituida por los tramos de carretera que se muestran en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1			
TRAMOS Y SUB-TRAMOS VIALES EN LA RED VIAL N°4			
RUTA	TRAMO	SUB-TRAMO	LONGITUD (Km)
R1N	Pativilca - Santa	Pativilca - Huarmey	85,50
		Huarmey - Casma	89,62
		Casma - Chimbote	34,28
		Chimbote - Santa	32,54
R1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa - Chao	64,19
		Chao - Virú	15,42
		Virú - Cruce de la Pan, Norte con Puerto de Salaverry	28,76
R10	Pto Salaverry - Empalme R01N	Salaverry - Empalme R01N	5,90
<b>TOTAL</b>			<b>356,21</b>

Fuente: Contrato de Concesión.

3. La Red Vial N° 4 conecta las ciudades de Pativilca, Huarmey, Casma, Chimbote, Chao, Salaverry y Trujillo, comunicando las provincias de Lima, Ancash y La Libertad. Forma parte integral de la Panamericana Norte con una extensión de 356 Km y se interconecta con la concesión de la Red Vial N° 5 en su extremo Sur. La zona de influencia de la concesión posee

una actividad agrícola y minera importante y por su cercanía con Lima Metropolitana, esta se encuentra dentro de su zona de abastecimiento, además de conectar los puertos de Salaverry y Chimbote.



Fuente: AUNOR.

### I.1. COMPROMISOS DE INVERSIÓN

4. La concesión comprende la ejecución de un conjunto de obras públicas que formaron parte del factor de competencia en la licitación. Así, el Estado consideró una longitud mínima de 170 kilómetros de construcción, del total de la longitud de la segunda calzada por construir (283,42 km), a partir de la cual los postores ofertarían. Dado que los postores ofrecieron construir el total de la vía, se consideró como factor de desempate la construcción de obras adicionales.
5. OHL se adjudicó la buena pro al ofrecer la construcción del total de la segunda calzada y la totalidad de las obras por construir, con excepción de la vía de evitamiento de Chimbote (ver Cuadro N° 2).
6. Asimismo, el Estado se encuentra a cargo de la realización de las obras de reconstrucción de los puentes Carrizales, Sechín, Huambacho y Lacramarca, además de la puesta a punto de 356 km de los tramos Pativilca – acceso al puerto Salaverry y Puerto Salaverry – Empalme Ro1N.



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

Fuente: Contrato de Concesión.

7. De esta manera, la empresa concesionaria es responsable de los tramos que construya y de los que le sean entregados por el Estado, una vez que éstos sean rehabilitados. En suma, la inversión referencial para la ejecución del total de las obras comprometidas asciende a USD 286,17 millones, tal como se muestra el Cuadro N° 3.

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

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

## I.2. PAGOS AL ESTADO

8. De conformidad con la cláusula 9.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar al Concedente un pago por derecho de concesión equivalente al 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI).
9. De otro lado, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente por concepto de supervisión de obras el 4% del presupuesto aprobado en el EDI. En caso existan obras adicionales ejecutadas por el Concesionario, se aplicará el 4% mencionado sobre el valor de las obras adicionales.
10. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 15.20 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación establecido en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y 10 de la Ley N° 27332, que asciende al 1% de los ingresos totales. Dicho monto será destinado



a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.

### I.3. REGULACIÓN TARIFARIA

11. De acuerdo al Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación, en las unidades de peaje existentes el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más el IGV. A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la calzada actual, el Concesionario debe cobrar en la unidad de peaje comprendida dentro de dicho tramo un peaje de USD 1,50 más IGV. En las demás unidades de peaje correspondientes a la calzada actual, el Concesionario debe mantener el peaje vigente a la fecha de inicio de la concesión, hasta que se produzca la entrega del tramo Santa – Pativilca, en el que el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje existentes y en la nueva unidad de peaje, un monto equivalente a USD 1,50 más IGV.
12. 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 recibido, un peaje de USD 2,00 más IGV. Esta tarifa se activará en el caso del primer peaje (del tramo), sólo cuando se produzca la aceptación de las obras de al menos 60 km y para los peajes siguientes, cuando se haya aceptado las obras hasta el peaje correspondiente.
13. En el caso de las obras de la segunda calzada, a partir del mes calendario siguiente de la aceptación de la totalidad de las obras, por parte del regulador, el Concesionario deberá cobrar en las unidades de peaje existentes un monto de USD 2,00 más IGV y tributos aplicables.
14. La cláusula 9.9 del Contrato de Concesión establece la forma en que deberán ajustarse las tarifas, por inflación y tipo de cambio, cada 12 meses de forma ordinaria.

En el caso de las unidades de peaje cuya base tarifaria sea de 1,50 USD:

$$Peaje_i = [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0}\right) \times TC_i] + [USD1,50 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0}\right) \times TC_0]$$

En el caso de las unidades de peaje cuya base tarifaria sea de 2,00 USD:

$$Peaje_i = [USD2,00 \times 50\% \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_{0^i}}\right) \times TC_i] + [USD2,00 \times 50\% \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_{0^i}}\right) \times TC_{0^i}]$$

Donde:

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

i: es el mes anterior a aquel en el que se realiza el ajuste tarifario.

o: es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto del Concedente y que ira variando de base hasta igualar al  $o^1$  según corresponda y de acuerdo a lo establecido en el Contrato.

- $o^1$  : es el mes de aceptación de la segunda calzada a cargo del Concesionario.
- CPI: es el índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes  $i$  de ajuste, se utilizará el CPI publicado en el mes anterior. En caso este aún no haya sido publicado, se utilizará el del mes precedente.
- TC: es el tipo de cambio definido en la primera cláusula del Contrato de Concesión.
- IPC: es el Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
15. De producirse una variación superior al 10% desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario dentro de los 30 días calendario de solicitado por el Concesionario.

## II. Servicios prestados

16. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfirió a AUNOR la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares e índices de serviciabilidad propios de la explotación de los tramos.
17. Asimismo, como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las tres unidades de peaje existentes y la nueva unidad de peaje concluida en febrero de 2011. La ubicación de dichas unidades se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 4 UBICACIÓN DE LAS UNIDADES DE PEAJE			
DENOMINACIÓN	RUTA	SUB-TRAMO	UBICACIÓN
Virú	R1N	Chao - Virú	Km 525+000
Vesique	R1N	Casma - Chimbote	Km 419
Huarmey	R1N	Pativilca - Santa	Km 291+800
Fortaleza*	R1N	Pativilca - Huarmey	Km 220+280

(\*) El peaje Fortaleza inició operaciones el 17 de febrero de 2011.  
Fuente: Plan de Negocios 2013 de AUNOR.

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

El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje.

Si el servicio de traslado de un vehículo excediera los 100 km, el Concesionario está facultado a cobrar por el servicio de traslado que exceda la distancia en la que servicio es gratuito.

19. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.

### III. Hechos de importancia

20. En enero 2012 el Concesionario inició la prestación de los servicios obligatorios, contenidos en el contrato de concesión, a los usuarios de la vía. De esta forma, el Concesionario cumple con su obligación contractual de brindar estos servicios antes del plazo de 180 días calendario contados a partir del Inicio de Explotación de la Concesión, el cual se produjo el 15 de junio de 2011 cuando el MTC hizo entrega de la Calzada Actual con sus mejoras al Concesionario.
21. El 14 de marzo de 2012, mediante Adenda al Acta de Suspensión de Obligaciones<sup>1</sup>, el Concedente y el Concesionario acordaron suspender temporalmente las obligaciones contractuales relativas al cumplimiento de los índices de serviciabilidad de la Calzada Actual por un plazo de 360 días contados a partir del 15 de julio de 2011. El 9 de julio de 2012 se firma una segunda Adenda al Acta de Suspensión de Obligaciones con el fin de prorrogar la suspensión de las obligaciones aprobando un plazo adicional de 12 meses<sup>2</sup>.
22. La ejecución de las obras de la segunda calzada, que incluye los tramos 1 al 4 con un total de 283,5 km, se inició el 4 de julio de 2012. Las obras se iniciaron en el tramo Casma – Huarney (74 km).
23. El 14 de noviembre de 2012 se suscribió el Acta de Entrega de Posesión de las Áreas de Terrenos Comprometidos para la Construcción de la Segunda Calzada de los Tramos 2, 3 y 4 de la Red Vial N° 4, con la finalidad de entregar el área de construcción disponible en la zona que corresponde al tramo 4<sup>3</sup>.

---

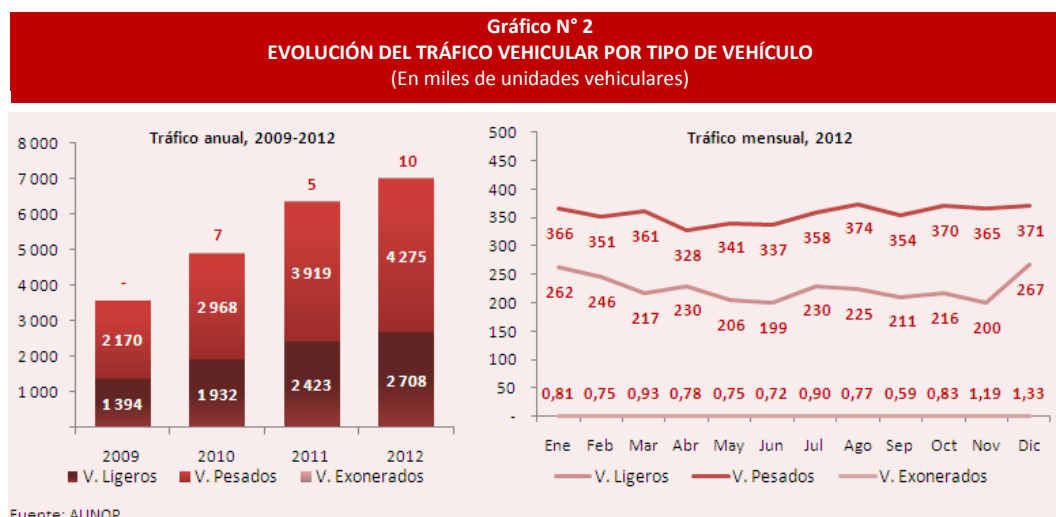
<sup>1</sup> La Calzada Actual se compone de los sub-tramos Pativilca - Pontón Quebrada Seca, Pontón Quebrada Seca – Puente Santa, Puente Santa – Dv. Salaverry y Dv. Salaverry – Puerto Salaverry.

<sup>2</sup> OSITRAN. Informe Mensual N° 26, Enero 2013. Supervisión de la ejecución de las Obras de Construcción y Atención de Emergencias Viales de la Concesión de la Red Vial N° 4.

<sup>3</sup> Ibid.

## IV. Tráfico de vehículos

24. El total de vehículos que fueron contabilizados durante el 2012 es de 6,99 millones, lo cual representa un incremento del 10,2% respecto del 2011<sup>4</sup>. Este incremento es menor al registrado en años anteriores; sin embargo, el 2011 y 2012 son los primeros años comparables de la concesión ya que en febrero de 2011 se puso en operación el peaje de Fortaleza. El total de vehículos en el 2012 está conformado por 61,1% de vehículos pesados, 38,7% vehículos ligeros y la participación restante fue de vehículos exonerados.
25. El tráfico de vehículos ligeros se incrementó en 11,7% entre el 2011 y 2012, el de vehículos pesados por su parte se incrementó en 9,1%, mientras que el de vehículos exonerados se duplicó en el mismo periodo. En el caso del tráfico mensual se puede apreciar un mayor volumen de vehículos pesados los meses de enero, agosto, octubre y diciembre, mientras que en el caso de vehículos ligeros los meses de enero, abril, julio y diciembre son los que registran un mayor volumen. En el 2011 el volumen de tráfico de los vehículos ligeros tuvo similar comportamiento con lo que es posible afirmar la existencia de cierta estacionalidad en el tráfico ligero. En cuanto al tráfico pesado, el comportamiento estacional no es tan marcado.



26. El tráfico total de vehículos es recogido por las 4 estaciones de peaje en operación y se distribuye de la siguiente forma: estación de Fortaleza 20%, estación de Huarmey 19%, estación de Vesique 34% y la estación de Virú 27%. Estas dos últimas estaciones poseen un mayor tráfico debido a su cercanía con las ciudades de Chimbote y Trujillo respectivamente.
27. De las cuatro estaciones de peaje en operación las de Vesique y Virú brindan una tarifa diferenciada a los vehículos autorizados por el MTC. Del total de vehículos que transitan la vía, el 91,7% paga la tarifa normal de peaje, el 8,1% de vehículos posee una tarifa diferenciada y los vehículos exonerados representan solo el 0,15% del tráfico total. Cabe resaltar que el crecimiento de los vehículos con tarifa diferenciada (4,1%) ha sido menor al crecimiento del total de vehículos.

<sup>4</sup> El número de vehículos que transita una vía se contabiliza como la suma de los vehículos que pasan por los peajes de la vía.

**Cuadro N° 5**  
**TRÁFICO VEHICULAR SEGÚN DIFERENCIA TARIFARIA Y POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2012**  
(En unidades vehiculares)

ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETO A PAGO DE PEAJE		VEHÍCULOS EXONERADOS	TOTAL
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Fortaleza	1 396 088	0	1 616	<b>1 397 704</b>
Huarmey	1 324 106	0	1 686	<b>1 325 792</b>
Vesique	1 943 546	426 278	5 228	<b>2 375 052</b>
Virú	1 752 040	141 288	1 816	<b>1 895 144</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6 415 780</b>	<b>567 566</b>	<b>10 346</b>	<b>6 993 692</b>

Fuente: AUNOR.

28. El Cuadro N° 6 muestra el crecimiento del tráfico vehicular por estación de peaje en el 2012. Se puede apreciar que la estación Fortaleza presenta el mayor incremento de tráfico tanto para vehículos ligeros como para vehículos pesados con un incremento de 14% y 10,9% respectivamente.
29. También se puede apreciar que el tráfico de vehículos ligeros ha crecido en mayor medida que el de vehículos pesados. Además, si se excluye la estación de Fortaleza también se puede apreciar que el tráfico de vehículos ligeros de las estaciones cercanas a Trujillo y Chimbote (Virú y Vesique, respectivamente) han crecido en mayor medida que la estación de Huarmey.

**Cuadro N° 6**  
**VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2011-2012**  
(En unidades vehiculares)

PEAJE	2011 <sup>1</sup>	2012 <sup>1</sup>	VARIACIÓN ANUAL
<b>Vehículos ligeros</b>			
Fortaleza <sup>2</sup>	334 904	420 516	14,0%
Huarmey	364 654	388 798	6,6%
Vesique	1 079 806	1 197 516	10,9%
Virú	643 866	701 062	8,9%
<b>Vehículos pesados</b>			
Fortaleza <sup>2</sup>	804 192	975 572	10,9%
Huarmey	888 774	935 308	5,2%
Vesique	1 090 544	1 172 308	7,5%
Virú	1 135 390	1 192 266	5,0%

1/ No incluye vehículos exonerados del pago de peaje.

2/ La estación de Fortaleza registra tráfico desde febrero de 2011 por lo que la variación anual se calcula con información de febrero a diciembre para el 2011 y 2012.

Fuente: AUNOR.

30. En cuanto a la distribución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en las estaciones de peaje, el tráfico de vehículos pesados es dominante con un 61% de participación del total del tráfico. Sin embargo, en la estación de Vesique, cercana a Chimbote, el tráfico de vehículos ligeros está a la par del tráfico de vehículos pesados con una participación de 50,5%. La segunda estación con mayor tráfico de vehículos ligeros es la de Virú, cercana a Trujillo, con una participación de 37%.



31. Las estaciones de Virú y Vesique son las estaciones con mayor volumen de tráfico pesado. Vesique posee el 26,5% del total de tráfico pesado en la concesión y Virú el 26,2%, mientras que las estaciones de peaje de Fortaleza y Huarmey poseen el 24,1% y 23,1% respectivamente. El tipo de vehículo pesado más empleado para el transporte es el de 6 ejes, con una participación del 34,3% respecto del total; le siguen los vehículos de 3 ejes y 2 ejes que representan el 29,4% y 18,3%, respectivamente. Por consiguiente, los vehículos de 6 ejes representan el 50% del total de ejes cobrables, mientras que los vehículos de 3 ejes representan el 21,4%.

**Cuadro N° 7**  
**TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE Y NÚMERO DE EJES COBRABLES, 2012**  
(En unidades vehiculares)

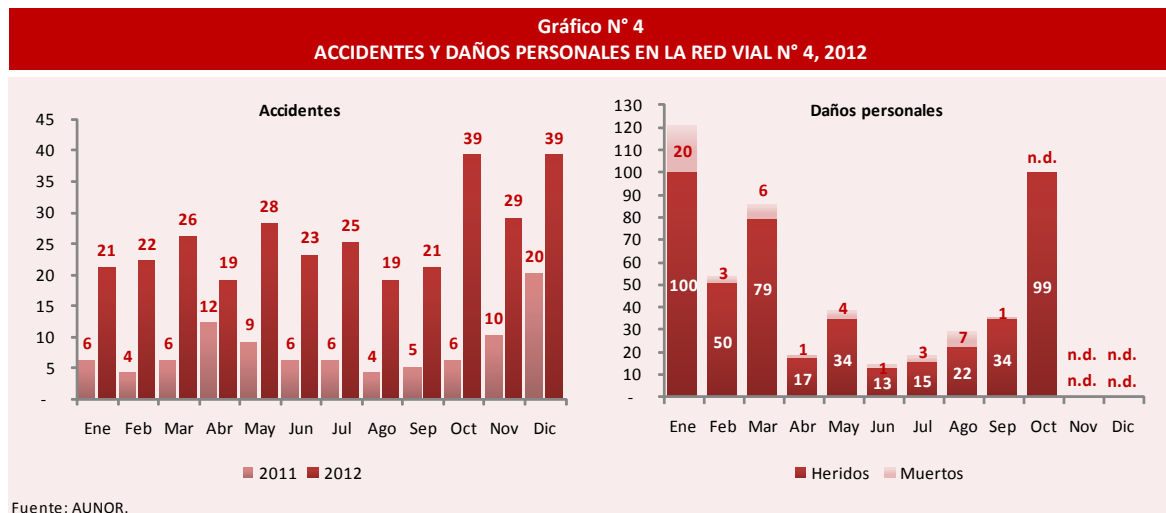
ESTACIÓN DE PEAJE	NÚMERO DE EJES POR VEHÍCULO							TOTAL
	2	3	4	5	6	7	+ de 7	
<b>Unidades vehiculares</b>	<b>740 418</b>	<b>1 189 538</b>	<b>375 028</b>	<b>337 572</b>	<b>1 388 372</b>	<b>11 380</b>	<b>2 164</b>	<b>4 044 472</b>
Fortaleza	151 960	286 418	93 806	88 268	352 170	2 516	434	<b>975 572</b>
Huarmey	133 824	277 260	91 210	80 608	349 484	2 508	414	<b>935 308</b>
Vesique	202 848	328 192	95 524	83 210	358 584	3 780	796	<b>1 072 934</b>
Virú	251 786	297 668	94 488	85 486	328 134	2 576	520	<b>1 060 658</b>
<b>Ejes cobrables</b>	<b>1 480 836</b>	<b>3 568 614</b>	<b>1 500 112</b>	<b>1 687 860</b>	<b>8 330 232</b>	<b>79 660</b>	<b>19 010</b>	<b>16 666 324</b>
Fortaleza	303 920	859 254	375 224	441 340	2 113 020	17 612	3 796	<b>4 114 166</b>
Huarmey	267 648	831 780	364 840	403 040	2 096 904	17 556	3 616	<b>3 985 384</b>
Vesique	405 696	984 576	382 096	416 050	2 151 504	26 460	7 026	<b>4 373 408</b>
Virú	503 572	893 004	377 952	427 430	1 968 804	18 032	4 572	<b>4 193 366</b>

Nota: No incluye vehículos exonerados ni con tarifa diferenciada.  
Fuente: AUNOR.

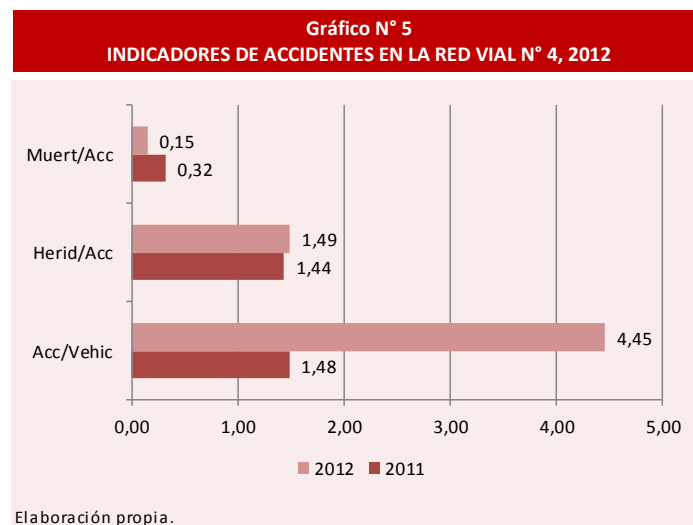


## V. Desempeño operativo

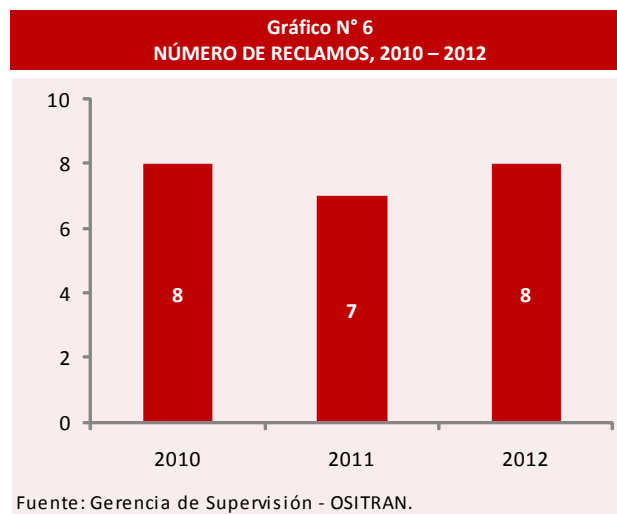
32. Durante el 2012 el número de accidentes que ocurrieron en la Red Vial N° 4 se incrementó en 231% respecto del 2011, sumando un total de 311 accidentes. El incremento en la cantidad de accidentes en el 2012 ha sido significativo, tal como se puede apreciar en el Gráfico N° 4, que muestra el número de accidentes mensuales durante el 2011 y 2012. Si se observan ambas series de forma continua, se puede apreciar que existe una tendencia creciente de la ocurrencia mensual de accidentes.
33. El número de heridos producto de los accidentes de tránsito fue superior al triple de los ocurridos en 2011, incrementándose en 243%. El número de fallecidos también se incrementó, pero en una menor medida (53,3%). Tal como se puede apreciar en el Gráfico N° 4, no existe ninguna correlación aparente entre el número de accidentes y el de heridos y víctimas fatales.



34. Con la finalidad de analizar la probabilidad de accidentes, se calculó el indicador de número de accidentes por cada 100 000 vehículos que transitan en la vía. Este indicador alcanza un valor de 4,45 en el 2012, lo cual significa un incremento de 200% sobre el valor obtenido en el 2011.
35. Con respecto al ratio de número de heridos por accidente, este se ha incrementado en 4% a 1,49 heridos por accidente en el 2012; esto debido a que el número de heridos se incrementó en casi la misma proporción que el de accidentes.
36. En referencia al indicador de fallecidos por accidente, este se ha reducido en 56% a 0,15 fallecidos por accidente durante el 2012; ello indica que aunque el número de accidentes en el 2012 se ha incrementado de manera importante, la gravedad de los mismos ha sido menor en promedio.



37. De otro lado, en cuanto al número de reclamos que han presentado los usuarios de la vía por los servicios que presta el concesionario, estos se han mantenido en un número bastante bajo con relación al número de usuarios de la vía. A lo largo de la concesión el número de reclamos se ha mantenido casi constante a pesar del incremento del tráfico y del número de estaciones de peaje.



## VI. Tarifas reguladas

38. Las tarifas vigentes durante el 2012 en las cuatro estaciones de peaje de la concesión de la Red Vial N° 4 se muestran en el Cuadro N° 8. Estas tarifas fueron ajustadas en noviembre de 2011 y no sufrieron modificación alguna durante el 2012.

Cuadro N° 8 TARIFAS VIGENTES EN EL 2012 (En Nuevos Soles)			
CONCEPTO	UNIDAD DE COBRO	PEAJE	TARIFA (Peaje + IGV)
<b>1. Estaciones de peaje: Virú, Vesique, Huarmey y Fortaleza</b>			
Vehículo ligeros	Por vehículo	8,56	10,10
Vehículos pesados de 2 ejes	Por vehículo	17,12	20,20
Vehículos pesados de 3 ejes	Por vehículo	25,59	30,20
Vehículos pesados de 4 ejes	Por vehículo	34,15	40,30
Vehículos pesados de 5 ejes	Por vehículo	42,63	50,30
Vehículos pesados de 6 ejes	Por vehículo	51,19	60,40
Vehículos pesados de 7 ejes	Por vehículo	59,66	70,40
<b>2. Estación de peaje: Virú (Tarifas diferenciadas)</b>			
Vehículos ligeros diferenciado 1	Por vehículo	-	5,50
Vehículos ligeros diferenciado 2	Por vehículo	-	6,80
Vehículos pesados diferenciado 1	Por vehículo	-	9,50
Vehículos pesados diferenciado 2	Por vehículo	-	12,60
<b>3. Estación de peaje: Vesique (Tarifas diferenciadas)</b>			
Vehículos ligeros diferenciado	Por vehículo	-	2,80
Vehículos pesados diferenciado	Por vehículo	-	6,40

Fuente: OSITRAN.

39. La tasa de IGV empleada, de acuerdo a la Ley N° 29666<sup>5</sup>, es de 18% teniendo en cuenta que la norma redujo el IGV del 17% al 16% y que se debe incluir el Impuesto de Promoción Municipal de 2%.

<sup>5</sup> "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", dada el 16 de febrero de 2011 y publicada en el diario oficial El Peruano el 20 de febrero del mismo año.

## VII. Inversiones

### VI.1 EJECUCIÓN DE OBRAS

40. En el 2012 se continuó con la ejecución de las obras de la segunda calzada en el tramo 3 de la concesión. De acuerdo con el informe mensual de supervisión de enero de 2013, a diciembre de 2012 el concesionario ha invertido USD 34,9 millones, lo cual significa un avance de 95% respecto del monto referencial de la obra en el tramo 3 y 22% de avance respecto del monto referencial de la inversión en las obras de la segunda calzada.

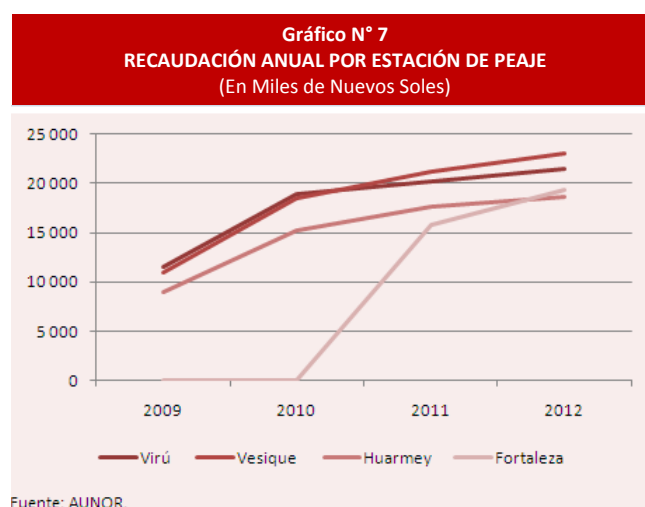
Cuadro N° 9 INVERSIÓN EJECUTADA EN LA RED VIAL N° 4, 2012 (En USD sin IGv)			
DESCRIPCIÓN	Monto Ref	Acum Dic-2012	Avance
<b>Segunda calzada</b>	<b>160 967 194</b>	<b>34 971 072</b>	<b>21,73%</b>
Tramo 1	49 860 161	-	-
Tramo 2	29 623 865	-	-
Tramo 3	36 843 518	34 971 072	94,92%
Tramo 4	44 639 650	-	-
<b>Peaje Fortaleza</b>	<b>3 026 885</b>	<b>2 753 638</b>	<b>90,97%</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión.

41. En el caso del peaje Fortaleza las obras se concluyeron en el 2011 con una inversión ejecutada y aprobada de USD 2,8 millones, lo cual representa el 91% del monto de inversión referencial. Con ello se totaliza una inversión acumulada de USD 37,7 millones sin IGv.
42. Las obras realizadas han sido supervisadas para comprobar el cumplimiento de los requisitos mínimos de servicio exigidos en el Contrato de Concesión.

## VIII. Resultados financieros

43. La recaudación anual por concepto de peaje se viene incrementando sostenidamente desde el inicio de la concesión. En el 2012 la suma recaudada por concepto de peaje alcanzó S/. 82,6 millones. El Gráfico N° 7 muestra un incremento importante de la recaudación en el segundo año, sin embargo es necesario acotar que la recaudación del primer año corresponde solo al periodo de quincena de marzo al 31 de diciembre. De la misma forma, el primer año de operación de la estación Fortaleza solo registra cobros desde febrero de 2011.



### Estado de Ganancias y Pérdidas

44. El Estado de Pérdidas y Ganancias del 2012 muestra que los ingresos operativos se han incrementado en 10,4%. El 45,8% de este incremento es explicado por ingresos de la estación de Fortaleza que ingresó a operar en febrero de 2011 y el 2012 es el primer año que reporta ingresos por los 12 meses del año. Los ingresos de la estación de Vesique, la estación con mayor tráfico (34%), explican el 23,6% del incremento de los ingresos. Mientras que las estaciones de Virú y Huarmey explican el 16,7% y 13,9% del incremento en ingresos operativos, respectivamente.
45. El costo operativo de los servicios se incrementó en 41,7%, con lo cual la utilidad bruta se mantuvo casi constante en el 2012, con un incremento de apenas 0,1%. El incremento en los costos operativos se debe a que los servicios prestados por terceros se duplicaron en el 2012 explicando de esta forma el 89,3% del incremento de los costos operativos.
46. Los gastos administrativos se incrementaron en 18,3% lo cual fue compensado en parte por un incremento de 37,9% de la cuenta de otros ingresos. Con ello, la utilidad operativa solo se redujo en 2% en el 2012.
47. Con respecto a los ingresos financieros, estos se incrementaron en 92% mientras que se obtuvo una diferencia cambiaria neta positiva, incrementándose esta en 217,5% respecto del 2012.

48. Finalmente, se registró una utilidad neta de S/. 37,5 millones, incrementándose en 17% respecto del 2011, debido a una reducción en el pago de impuesto a la renta, de 12,9%.

<b>Cuadro N° 10</b>			
<b>ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE AUTOPISTA DEL NORTE, 2011-2012</b>			
<b>(En Miles de Nuevos Soles)</b>			
<b>CONCEPTO</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>VARIACIÓN</b>
<b>Ingresos de actividades ordinarias</b>			
Peaje Virú	20 228	21 525	6,4%
Peaje Vesique	21 214	23 044	8,6%
Peaje Huarney	17 590	18 668	6,1%
Peaje Fortaleza	15 795	19 353	22,5%
<b>Total de ingresos de actividades ordinarias</b>	<b>74 827</b>	<b>82 590</b>	<b>10,4%</b>
Costo de servicios	-18 484	-26 200	41,7%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>56 343</b>	<b>56 390</b>	<b>0,1%</b>
Gastos de Administración	-12 981	-15 353	18,3%
Otros ingresos, neto	3 602	4 968	37,9%
<b>Utilidad Operativa</b>	<b>46 964</b>	<b>46 005</b>	<b>-2,0%</b>
Ingresos Financieros	896	1 721	92,1%
Gastos Financieros	-	-	
Diferencias de cambio, neto	-1 727	2 030	217,5%
<b>Total</b>	<b>-831</b>	<b>3 751</b>	<b>551,4%</b>
<b>Utilidad del periodo antes de Impuesto a la Renta</b>	<b>46 133</b>	<b>49 756</b>	<b>7,9%</b>
Impuesto a la Renta	-14 098	-12 277	-12,9%
<b>UTILIDAD NETA DEL EJERCICIO</b>	<b>32 035</b>	<b>37 479</b>	<b>17,0%</b>

Fuente: EEFF auditados 2012 - AUNOR.

### ***Balance General***

49. De acuerdo al Balance 2012 de AUNOR los activos de la empresa se han incrementado en 21,3%. Dentro de ello los activos corrientes se redujeron en 13,4% mientras que los activos no corrientes se incrementaron en 36,4%.
50. Dentro de las cuentas de activos corrientes, las de efectivo en conjunto se redujeron en 29% aproximadamente. Mientras que en las cuentas por cobrar del activo corriente, las referidas a empresas relacionadas se redujeron en casi 95%, pero en conjunto se incrementaron en 228%.
51. En referencia a las cuentas del activo no corriente, las cuentas por cobrar a empresas relacionadas, que representan más del 25% del activo no corriente, se redujeron en 18%. Por su parte, los activos intangibles, que representan el 60,8% del activo no corriente, se incrementaron en 86,6%. Este crecimiento en las cuentas de activos intangibles es explicado en su mayor parte por el incremento de la cuenta de costos de construcción en más del 100% y que representa el 84% de los activos intangibles netos.
52. En cuanto a la estructura del pasivo y patrimonio neto, el pasivo corriente representa el 5,5%, el pasivo no corriente el 48,5% y el patrimonio el 46% del total. El pasivo corriente se redujo en 4,6% debido a la reducción de las cuentas por pagar a relacionadas y otras cuentas por pagar.

53. El pasivo no corriente, por su parte, se incrementó en 14,7% debido al incremento en 13,2% de la cuenta de obligaciones financieras que representa el 77,5% de los pasivos no corrientes y el incremento de 53,1% de las provisiones que representan el 12,7% de la cuenta de pasivos no corrientes.
54. El patrimonio también se incrementó en 33,7% debido a un incremento en 17,8% del capital social, que representa el 61% del patrimonio neto, y un incremento de 45,4% de los resultados acumulados, cuenta que representa el 43,2% del patrimonio neto. Esta última cuenta, de resultados acumulados se incrementó en S/. 37,5 millones de las utilidades netas del ejercicio del 2012 y disminuyó en 10% de los resultados acumulados del 2011 que fueron a formar la reserva legal del patrimonio neto<sup>6</sup>.

<b>Cuadro N° 11</b>					
<b>BALANCE GENERAL DE AUTOPISTA DEL NORTE, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 Y 2012</b>					
<b>(En Miles de Nuevos Soles)</b>					
<b>ACTIVO</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Activo corriente</b>	<b>107 661</b>	<b>124 352</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>27 228</b>	<b>28 538</b>
Efectivo	31 466	12 761	Cuentas por pagar comerciales	16 281	12 941
Efectivo restringido	51 223	103 525	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	120	2 400
Cuentas por cobrar - recaudación de peajes	1 083	856	Pasivo por impuesto a las ganancias	8 962	7 333
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	213	3 839	Provisión por beneficios a los empleados	193	241
Otras cuentas por cobrar	20 546	1 960	Otras cuentas por pagar	1 672	5 623
Gastos pagados por anticipado	3 130	1 411			
<b>Activo no corriente</b>	<b>387 576</b>	<b>284 090</b>	<b>Pasivo no corriente</b>	<b>240 306</b>	<b>209 585</b>
Efectivo	-	-	Obligaciones financieras	186 223	164 517
Cuentas por cobrar a empresas relacionadas	102 426	124 416	Instrumentos financieros derivados	23 493	21 860
Otras cuentas por cobrar	19 897	19 393	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	-	3 234
Gastos pagados por anticipado	21 239	13 491	Provisiones	30 590	19 974
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	452	472			
Activos por impuestos a las ganancias diferidos	7 910	-	<b>Patrimonio neto</b>	<b>227 703</b>	<b>170 319</b>
Activos intangibles, neto	235 652	126 318	Capital Social	138 970	117 922
			Reserva legal	6 770	-
			Resultados acumulados	98 408	67 699
			Otras reservas de patrimonio	-16 445	-15 302
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>495 237</b>	<b>408 442</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>495 237</b>	<b>408 442</b>

Fuente: EEFF auditados 2012 AUNOR.

### **Indicadores Financieros**

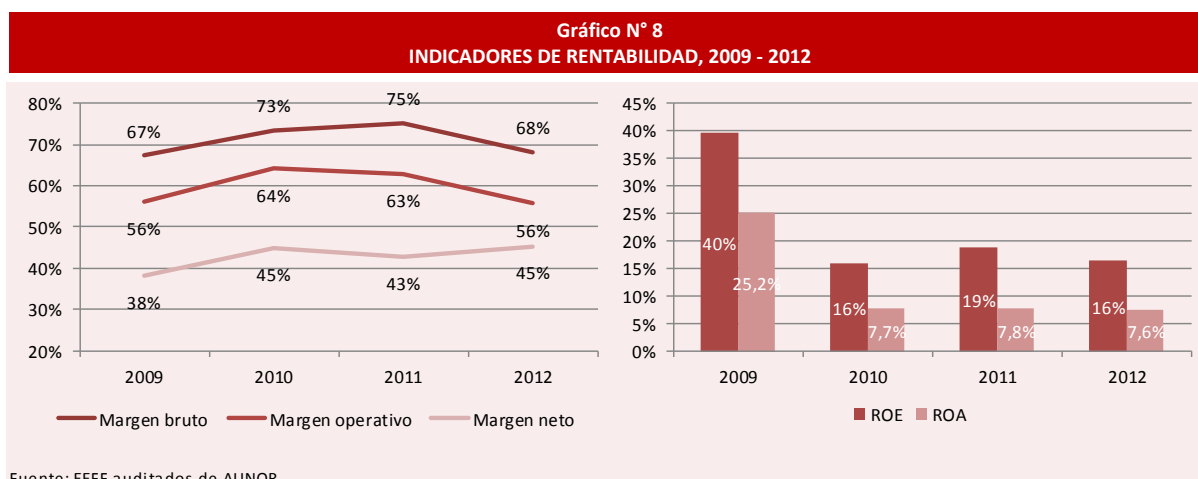
55. De la observación de los ratios de rentabilidad se aprecia un deterioro de los márgenes bruto y operativo en el 2012. Esto se debe al incremento en el costo de los servicios, lo cual afecta el margen bruto, y a un incremento en los gastos de administración en el caso del margen operativo. A pesar de ello, el margen de las utilidades netas se ha recuperado respecto del 2011 gracias a que en el 2012 los ingresos financieros aumentaron, las diferencias cambiarias fueron positivas y el pago del impuesto a la renta fue menor.
56. Respecto al ROE<sup>7</sup>, dejando de lado el primer año en el que la empresa aún no realizaba sus operaciones de endeudamiento para la ejecución de obras, se observa una disminución de 3 puntos porcentuales debido a un incremento del 34% del patrimonio frente a un incremento del 17% de las utilidades netas. En el caso del ROA<sup>8</sup> se observa un índice de rentabilidad más constante, cercano al 8%.

<sup>6</sup> De acuerdo a la Ley General de Sociedades, se requiere que un mínimo de 10% de la utilidad distributable de cada ejercicio deducido el impuesto a la renta, se transfiera a una reserva legal hasta que esta sea igual al 20% del capital social.

<sup>7</sup> *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>8</sup> *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta/Activo Total.





57. Con respecto a los indicadores de liquidez, el capital de trabajo<sup>9</sup>, que en el primer año fue negativo, indicando una necesidad de capital para la operación de la empresa, en el 2012 ascendió a S/. 80,4 millones. Este monto es 16% menor al del 2011, pero al seguir siendo positivo garantiza la existencia de capital para hacer frente a las obligaciones de corto plazo, del pasivo corriente. Esto se puede apreciar con mayor claridad al observar los ratios de liquidez general<sup>10</sup>, prueba ácida<sup>11</sup> y liquidez absoluta<sup>12</sup>.
58. El ratio de liquidez general indica que el activo corriente es casi 4 veces el pasivo corriente; similar es el resultado de la prueba ácida debido al escaso volumen de inventarios de la operación de la empresa. El ratio de liquidez absoluta también es bastante elevado, siendo más de 3 veces el pasivo corriente, lo cual garantiza la existencia de liquidez suficiente para hacer frente a las obligaciones de corto plazo.

**Cuadro N° 12**  
**RATIOS DE LIQUIDEZ, 2009 - 2012**

RATIO	2009	2010	2011	2012
<b>Liquidez</b>				
Liquidez general	0,17	1,70	4,36	3,95
Prueba ácida	0,16	1,63	4,31	3,84
Liquidez absoluta	0,13	1,19	4,07	3,04
Capital de Trabajo (en miles S/.)	-10 715	10 115	95 814	80 433

Fuente: EEFF auditados de AUNOR.

59. Con respecto a los ratios de endeudamiento<sup>13</sup>, estos muestran un mayor apalancamiento de la empresa a partir del 2010 cuando el concesionario solicita el primer desembolso del préstamo aprobado por el Banco de Crédito del Perú, Corporación Andina de Fomento y *Credit Agricole Corporate & Investment Bank*. Estos indicadores muestran una misma situación desde distintos puntos de vista, todos ellos reflejan una situación más o menos estable, esto se debe

<sup>9</sup> Capital de trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>10</sup> Liquidez General = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

<sup>11</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>12</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

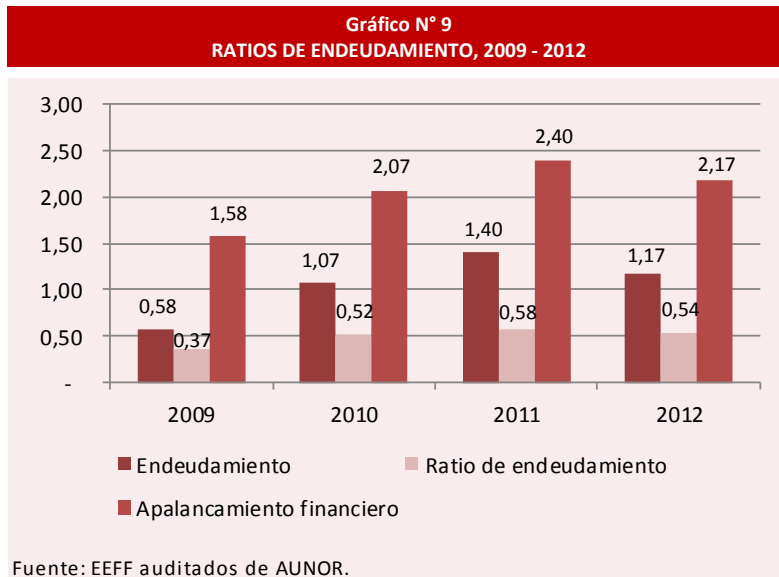
<sup>13</sup> Los ratios de endeudamiento se han calculado de la siguiente forma:

Endeudamiento = Pasivo / Patrimonio neto

Ratio de endeudamiento = Pasivo / Activo total

Apalancamiento financiero = Activo total / Patrimonio neto.

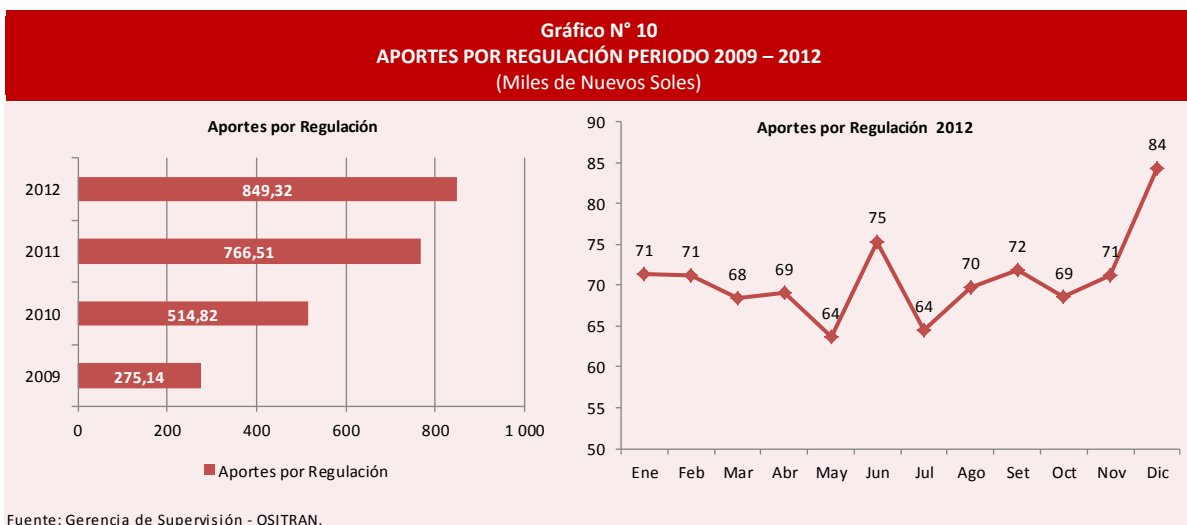
a que el concesionario debe cumplir con mantener un ratio de fondos de accionista a desembolsos de 55/45 de acuerdo al contrato del préstamo sindicado. El concesionario manifiesta haber estado cumpliendo con mantener este ratio. Si se calcula el ratio de patrimonio neto a obligaciones financieras se obtiene un ratio de 55/45 en el 2012, y 51/49 y 54/46 en 2011 y 2010 respectivamente.



## IX. Pagos al Estado

### Aporte por Regulación

60. En el 2012 el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/. 849 miles, lo cual significa un incremento de 10,8% respecto del aporte del 2011. Este incremento está directamente vinculado con los mayores ingresos de la concesión, debido al incremento del tráfico en ejes cobrables.
61. Por otro lado, los aportes mensuales por regulación se caracterizan por poseer patrones similares a los del tráfico por ejes cobrables, reflejando la estacionalidad propia del tráfico.



## **ANEXO**

**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: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 356.21 km, los cuales se encuentran subdivididos en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pativilca –Huarmey (85.5 km)</li> <li>• Huarmey – Casma (89.62 km)</li> <li>• Casma – Chimbote (34.28 km)</li> <li>• Chimbote – Santa (32.54 km)</li> <li>• Santa – Chao (64.19 km)</li> <li>• Chao – Viru (15.42 Km)</li> <li>• Viru – Puerto Salverry (28.76 Km)</li> <li>• Puerto Salverry – Emp R01N (5.90 Km)</li> </ul>	<p>Cláusula 1.14.84 (p. 20) Anexo I Sección 4 Apéndice 1 (p.124)</p>
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 D 286 millones (incluido el IGV).	Anexo VII: Propuesta económica
5	Descripción de Obras	<p>Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Pativilca-Santa-Cruce Puerto Salverry y Salverry-Emp R01N, serán ejecutadas por el Concedente.</p> <p>Obra vial Nuevas</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción de Puentes y Pontones.</li> <li>• Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarmey.</li> <li>• Construcción de Óvalos.</li> <li>• Construcción de pasos a desnivel.</li> <li>• Construcción de puentes peatonales.</li> </ul> <p>Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca-Santa-Trujillo.</p> <p>Obras complementarias</p> <p>Unidades de peaje en la calzada actual Unidades de peaje en la segunda calzada Estaciones de peaje Otras obras de infraestructura y equipamiento</p>	<p>Sección VI (p.38-46) Anexo 9 de las Bases (TUO-Hasta Circular N°61)</p>

**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: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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 D2 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)
8	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente. Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 970 000,00. Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 6 000 000,00.</p>	Cláusula 11.2 (p.63-64) Cláusula 11.3 (p.64-65)
9	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	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	Cláusula 11.6 (p.65)
10	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trato Directo</li> <li>• Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> <li>Arbitraje de Conciencia. Controversias técnicas</li> <li>Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas</li> </ul> </li> <li>• Reglas Procedimentales Comunes</li> </ul>	Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.11 a) (p. 97) Cláusula 18.11 b) (p. 98,99) Cláusula 18.12 (p.100,111)
11	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eventos a la fecha de suscripción del contrato</li> <li>• Régimen de bienes</li> <li>• Ejecución de obras</li> <li>• De la Conservación de las Obras</li> <li>• Explotación de la Concesión</li> <li>• Régimen de Seguros</li> <li>• Consideraciones Socio Ambientales</li> <li>• Fideicomiso de Administración</li> </ul>	Anexo IX
12	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento del Plazo de la Concesión</li> <li>• Mutuo Acuerdo</li> <li>• Incumplimiento del Concesionario</li> <li>• Incumplimiento del Concedente</li> </ul>	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.**  
**CARRETERA: RED VIAL N° 4 TRAMOS VIALES PATIVILCA – SANTA –**  
**TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY – EMPALME R01N**

**Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Decisión unilateral del Concedente</li> <li>• Fuerza mayor o caso fortuito</li> </ul>	
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><u>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada.</u></p>	Cláusula 9.12-9.15 (p. 60 - 62)
14	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad civil</li> <li>• Sobre los bienes en Construcción</li> <li>• Sobre los bienes en Operación del Concesionario</li> </ul>	Cláusula 12.1 (p. 69,70) Cláusula 12.2 a (p. 70) Cláusula 12.2
15	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes..	Cláusula 8.10 (p.51)
16	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 103)



**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: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del Tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la Calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 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 USD2,00.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, un monto de USD 2,00.</p>	<p>Cláusula 9.5 (p. 56-60).            Cláusula 9.8 b (p. 57).            Cláusula 9.8 c (p. 57).            Cláusula 9.8 d (p. 57).            Cláusula 9.8 e (p. 57).</p>
18	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p>	<p>Cláusula 1.14.53 (p.16)            Cláusula 9.3 (p.54,55)</p>



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

---

Daniel Mauricio Galarza Puente

#### **DISEÑO Y EDICIÓN**

---

Arlé Quispe