

2009

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

Gerencia de Regulación





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

2009

**Gerencia de
Regulación**

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	5
I.1 Compromisos de inversión.....	7
I.2 Tarifas reguladas.....	7
I.3 Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG).....	9
I.4 Pagos a organismos públicos	9
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009.....	10
II.1 Zona de influencia.....	10
II.2 Tráfico de vehículos.....	10
II.3 Evolución de las tarifas reguladas.....	12
II.4 Avance de obras.....	12
II.5 Desempeño financiero	13
II.5.1 Resultados del ejercicio y situación patrimonial	13
II.5.2 Transacciones con empresas relacionadas	15
III. PAGOS AL ESTADO	15

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Tramos existentes en la Concesión – Red Vial N° 4.....	6
Cuadro N° 2: Inversión referencial por tramos – Red Vial N° 4	6
Cuadro N° 3: Estaciones de peaje establecidas en el Contrato de Concesión.....	7
Cuadro N° 4: Principales obras de la Concesión – Red Vial N° 4	7
Cuadro N° 5: Obras a entregar por parte del Concedente y plazo de entrega	7
Cuadro N° 6: Tarifa establecida en todas las unidades de peaje, 2009	12
Cuadro N° 7: Estado de Pérdidas y Ganancias – Autopista del Norte, 2009.....	14
Cuadro N° 8: Balance General – Autopista del Norte, al 31 de diciembre de 2009	14
Cuadro N° 9: Saldos y transacciones con empresas relacionadas – Autopista del Norte.....	15
Cuadro N° 10: Aporte por regulación – Autopista del Norte, 2009.....	16

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa de la Red Vial N° 4, tramo Pativilca – Puerto Salaverry	5
Gráfico N° 2: Evolución anual del Ingreso Mínimo Anual Garantizado, 2010-2033.....	9
Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico vehicular, 2009	10
Gráfico N° 4: Evolución mensual del tráfico por tipo de vehículo, 2009	11
Gráfico N° 5: Evolución mensual del tráfico por estación de peaje, 2009	11

RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento constituye el primer informe de desempeño realizado a la Concesión de la Red Vial N°4 o Autopista del Norte. El otorgamiento de la Buena Pro se realizó el 18 de diciembre de 2008, por un plazo de 25 años, manteniéndose las operaciones de la Primera Calzada de la Autopista, mientras se inicia la ejecución de las obras.

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

La importancia en la conectividad de las provincias más cercanas a Lima (Ancash y La Libertad) demanda la construcción de la Segunda Calzada de la Autopista Pativilca-Trujillo, la cual incluye una vía de 283,42 kilómetros que permitirá mejorar la seguridad hacia el “Norte Grande”. El Consorcio Autopista del Norte resultó ganador del concurso debido a que ofreció la construcción de un total de kilómetros continuos por encima del mínimo fijado por el Estado: 113,42 km ofrecidos además de los 170 km fijados por el Estado. Asimismo, se comprometió a construir 20 de las 21 posibles obras adicionales (las cuales se presentaron debido al empate entre postores).

De acuerdo con cifras relacionadas al proyecto de la autopista, el 39% de la población peruana se encuentra dentro del área de influencia de la Concesión, además de albergar una variedad de actividades económicas destacadas como la minería, la pesca, la agro-exportación, entre otras. Entre los beneficios directos de la vía se incluye la reducción de los tiempos en más de 2 horas entre Lima y Trujillo.

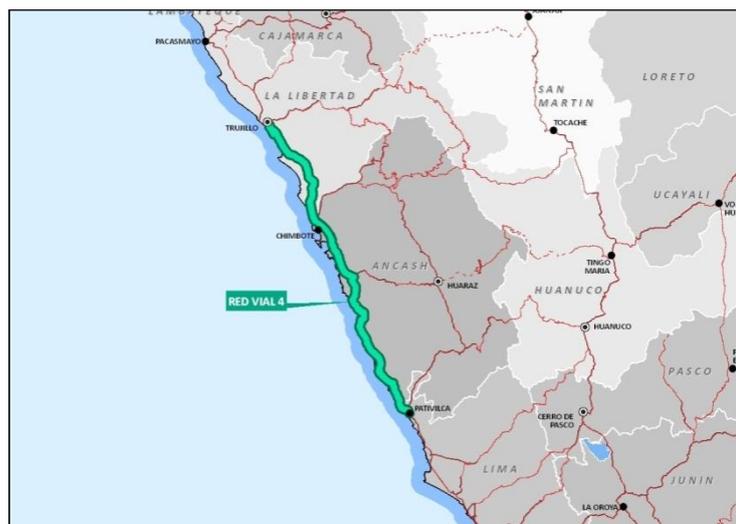
OHL Concesiones es la empresa española que constituye la sociedad concesionaria Autopista del Norte, la cual se encargará de la construcción de la Segunda Calzada para el Tramo Pativilca-Trujillo, 3 evitamientos (Virú, Casma y Huarmey), un intercambio vial (Salaverry), 4 puentes, 8 óvalos, 10 pasos a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

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

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

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 4: AÑO 2009**I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

1. El 18 de noviembre de 2008, ProInversión adjudicó la Buena Pro del Concurso Público para la entrega en Concesión de la Red Vial N°4 Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N al postor español OHL Concesiones, a través del Consorcio Autopista del Norte S.A.C, en la cual mantiene el 99,9% de las acciones. La nueva empresa concesionaria es una subsidiaria de OHL Concesiones, la cual se considera es la sexta empresa concesionaria del mundo en infraestructura vial, de puertos y de aeropuertos. Cabe destacar que la empresa española OHL cuenta con cuatro rubros distintos relacionados con el sector: concesiones, operaciones, construcción y consultoría.
2. Con fecha 18 de febrero de 2009, se suscribió el Contrato de Concesión entre el Consorcio Autopista del Norte S.A.C. y El Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Dicho contrato establece que el Concesionario se ha comprometido a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de contrato BOT (*Build Operate and Transfer*), modalidad de concesión que transfiere las mencionadas actividades, más no la propiedad de la infraestructura. Asimismo, en caso el Concesionario estime la necesidad de ampliar el plazo de la Concesión, ésta deberá ser fundamentada ante el Regulador y el Concedente.
3. En cuanto a la ubicación geográfica de la Concesión, tal como muestra el gráfico siguiente, el proyecto vial se extiende paralelamente a la Costa Norte del Perú desde la localidad de Pativilca, donde culmina la Red Vial N°5, hasta Puerto Salaverry en Trujillo. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la obra incluye los tramos Viales Pativilca – Casma - Chimbote (Evitamiento Chimbote) - Trujillo, Puerto Salaverry - Empalme R01N y Pativilca – Conococha – Huaraz – Caraz.

Gráfico N° 1: Mapa de la Red Vial N°4, tramo Pativilca – Puerto Salaverry

Fuente: OSITRAN

4. Actualmente, la vía está conformada por tres tramos, cada uno de los cuales ofrece una calzada de dos carriles (uno en cada sentido), totalmente asfaltada y en operación.

Cuadro N°1: Tramos existentes en la Concesión - Red Vial N°4

RUTA	TRAMO	LONGITUD (Km)
R1N	Pativilca - Santa	240,26
R1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	110,05
R10	Pto Salaverry - Empalme R01N	5,90
TOTAL		356,21

Nota: El cuadro considera tramos completos más allá de la construcción pactada en el Contrato.

Fuente: Contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

Cuadro N°2: Inversión referencial por tramos - Red Vial N°4 (En US\$)

DESCRIPCIÓN	INTERVENCIÓN	MONTO
Tramos de la Costa		
Pativilca-Casma-Chimbote-Trujillo; Puerto Salaverry-Empalme R01N	Puesta a punto	24 670 600
Tramos de la Sierra		
Pativilca-Conococha-Huaraz-Caraz	Puesta a punto	31 700 000
Puentes	Construcción	4 450 000
Variantes	Construcción	10 469 788
Evitamiento de Chimbote	Construcción	14 430 516
TOTAL		85 720 904

Fuente: Bases

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

6. El factor de competencia en el proceso de subasta consideró la longitud mínima de kilómetros de construcción fijada por el Estado (170 km) del total de la longitud de la Segunda Calzada por construir (283,42 km). Dada la necesidad de desempate de las Propuestas Económicas (los postores ofrecieron construir el total de la vía), se consideró además la construcción de obras adicionales. En este punto, OHL se adjudicó la Buena Pro al ofrecer 20 de las 21 obras complementarias por construir, entre las cuales no se consideró el Evitamiento de Chimbote, el cual quedaría pendiente para complementar la ruta norteña.
7. A partir del 17 de marzo de 2009, los siguientes peajes a lo largo del tramo pasaron a formar parte de la administración de la Autopista del Norte.

Cuadro N°3: Estaciones de peaje establecidas en el Contrato de Concesión - Red Vial N°4

DENOMINACIÓN	RUTA	SUB-TRAMO	UBICACIÓN
Huarmey	R1N	Pativilca - Santa	Km 288+500
Vesique	R1N	Casma - Chimbote	Km 415+550
Virú	R1N	Chao - Virú	Km 520+550
Por determinar	R1N	Pativilca - Huarmey	Km 217+810

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

8. Según establece la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para incrementar el número de unidades de peaje o modificar su ubicación, previa aprobación del Regulador. A la fecha, se conoce que el próximo peaje por inaugurar es Fortaleza, el cual será construido por el Concesionario y se estima que el inicio de operaciones sea el 1 de mayo de 2010.

I.1 Compromisos de inversión

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

Cuadro N°4: Principales obras de la Concesión - Red Vial N°4

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

Fuente: Contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

Cuadro N°5: Obras a entregar por parte del Concedente y plazo de entrega- Red Vial N°4

OBRA	PLAZO DE ENTREGA
Sub Tramo Salaverry -Empalme R01N-Santa	3er Trimestre del 2009
Sub Tramo Santa-Pativilca	1er Trimestre del 2010

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

I.2 Tarifas reguladas

11. Al ser una concesión autosostenible, el peaje sustenta el ingreso percibido por el Concesionario a lo largo del período de operación sobre la vía. A la fecha de inicio

de la explotación, se entregó al Concesionario las unidades de peaje existentes, correspondiente a los tramos de la Calzada Actual¹, para su explotación. Es así que, el Concesionario podrá cobrar en las unidades de peaje de la calzada existente un monto igual a la tarifa vigente (más el IGV) y en un sólo sentido (ida y vuelta).

12. Cabe destacar que en las unidades de peaje correspondientes a la Calzada Actual, el Concesionario mantendrá el nivel de peaje hasta que se produzca la entrega del Tramo Santa–Pativilca, momento en el cual el Concesionario podrá cobrar US\$ 1,50 en las unidades de peaje a su cargo. Asimismo, al mes de la aceptación de las obras ejecutadas en las unidades de peaje, se podrá cobrar US\$ 2,00 de tarifa.
13. Por otro lado, de acuerdo con el Contrato de Concesión, las unidades de peaje que correspondan a la Segunda Calzada², a cargo del Concesionario, serán construidas por éste a la par de la construcción de la carretera.
14. Asimismo, según indica la cláusula 9.9, todas las tarifas de peaje serán reajustadas en forma ordinaria por el Concesionario, cada doce meses, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al de la aceptación de las obras, de acuerdo al siguiente método.

Para las unidades de peaje con tarifa en US\$ 1,50:

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

Para las unidades de peaje con tarifa en US\$ 2,00:

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

Donde:

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

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

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

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

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

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

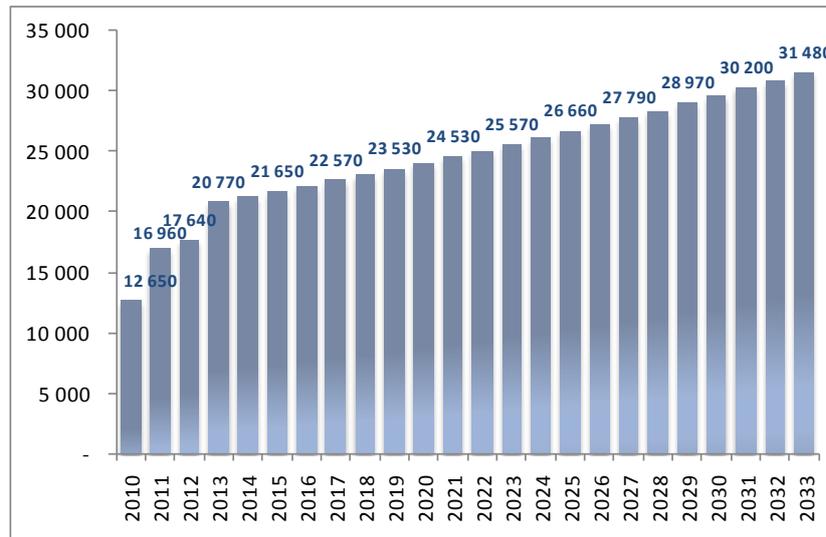
¹ Calzada Actual es el tramo vial Pativilca-Santa-Cruce de Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry y Salaverry-EmplameR01N existente a la firma del Contrato.

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

I.3 Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG)

15. De acuerdo a lo establecido por la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, el Concedente se compromete con el Concesionario, a partir del 2010 y durante el periodo de repago de la deuda, a asegurar un nivel de ingresos mínimos anuales por peaje, de acuerdo a los montos que se muestran a continuación.

Gráfico N° 2: Evolución del Ingreso Mínimo Anual Garantizado (IMAG), 2010-2033
(En miles de US\$)



Fuente: Contrato de Concesión.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

I.4 Pagos a organismos públicos

16. Al igual que otras concesiones autosostenibles, el Concesionario deberá efectuar los siguientes pagos o transferencias:
- **Pago por derecho de la Concesión:** De acuerdo con la cláusula 9.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario entregará al Concedente el 2% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería.
 - **Aporte por Regulación:** Establecido en la cláusula 15.12 del Contrato y acordado a través de las leyes N°26917 y N°27332. Equivale al 1% de su facturación anual.
 - **Aporte por Supervisión:** El Concesionario realizará pagos para la supervisión de obras contratada por el Regulador, a través de los fondos del Fideicomiso por Recaudación, según se establece en el Anexo XI del Fideicomiso de Recaudación y en la cláusula 9.11 del Contrato. Equivale al 4% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería; este monto ascendió a US\$ 500 000.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009

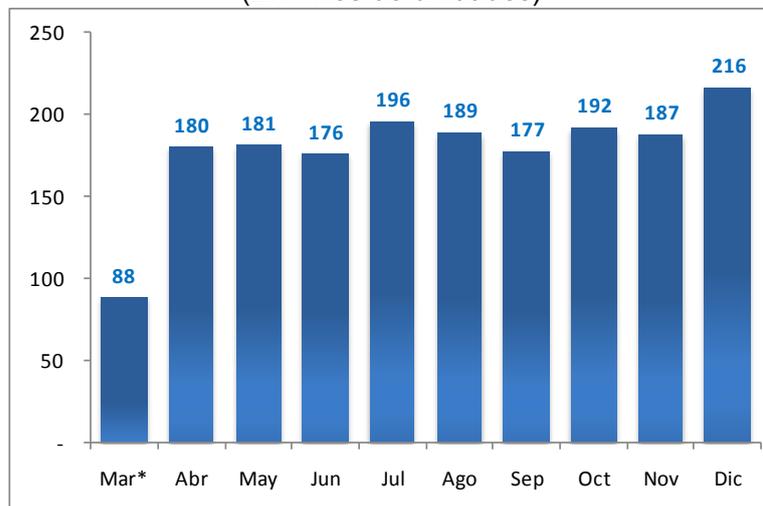
II.1 Zona de influencia

17. De acuerdo con el Contrato de Concesión, una de las primeras condiciones para el avance de las obras era la entrega de la calzada existente (entre Trujillo y el Puente Santa), la cual no ha sido entregada al cierre del 2009. Para inicios del 2010, el Concedente entregará pequeños tramos debido a varias demoras en las obras de reubicación de la Fibra Óptica a lo largo de la Red Vial N°4, según lo señalado en el Contrato de Concesión.
18. La cláusula 5.12 del Contrato de Concesión establece que por lo menos el 25% de las áreas de terreno referentes al área de la Concesión, o Derecho de vía, deberán ser entregadas a los 60 días del Calendario desde la acreditación del Cierre Financiero. Ello permitiría que el Concesionario dé inicio a la ejecución de obras. Cabe destacar que este 25% deberá corresponder a kilómetros continuos desde el Norte hacia el Sur.

II.2 Tráfico de vehículos

19. El número de vehículos que transitó por la carretera durante el 2009 alcanzó los 1,78 millones de unidades. Siendo una Concesión que tomó la operación en marzo de 2009, las proyecciones para el desempeño del flujo vehicular se han mostrado auspiciosas hacia fines de año. Es así que entre los 10 primeros meses de operación, diciembre destaca como el mes de mayor nivel de flujo vehicular con 216 220 unidades.

Gráfico N° 3: Evolución mensual del tráfico vehicular, 2009
(En miles de unidades)

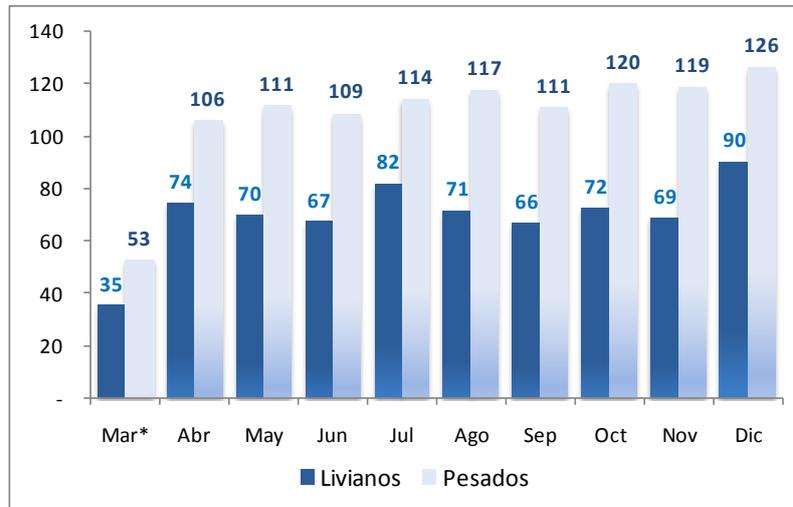


(*) El tráfico mostrado corresponde desde el 17 hasta el 31 de marzo.

Fuente: Autopista del Norte

Elaboración: GRE – OSITRAN

20. En cuanto al tráfico por tipo de vehículo, los vehículos pesados representaron el 61% del tráfico total, en tanto los vehículos livianos constituyeron el 39%; con un promedio mensual de 114 mil y 73 mil unidades, respectivamente.

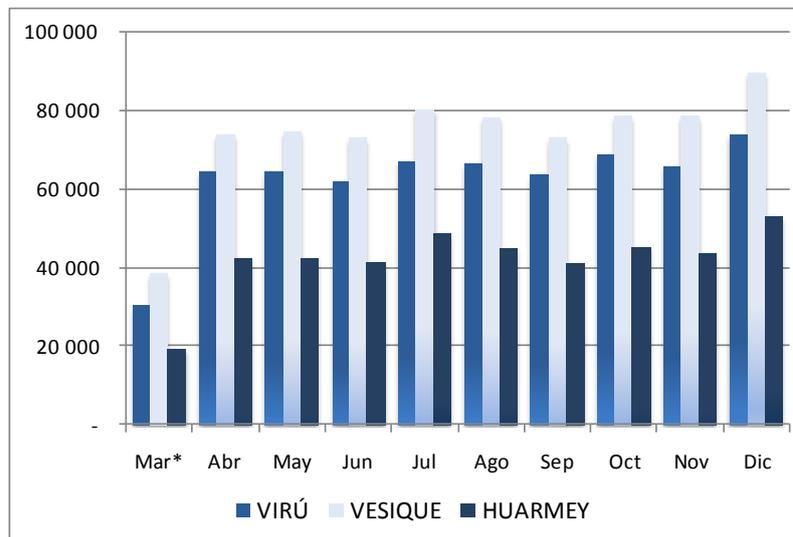
Gráfico N° 4: Evolución mensual del tráfico por tipo de vehículo, 2009
(En miles de unidades)

(*) El tráfico mostrado corresponde desde el 17 hasta el 31 de marzo.

Fuente: Autopista del Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

21. En cuanto al tráfico por estación de peaje, la de Vesique abarcó el mayor total de unidades (736 597 ó 41% del total) entre los meses de marzo y diciembre de 2009. De estos, 379 569 fueron unidades de transporte pesado. No obstante, la estación de peaje de Virú recibió la mayor cantidad de vehículos pesados en estos meses, 406 592 unidades.

Gráfico N° 5: Evolución mensual del tráfico por estación de peaje, 2009
(En unidades)

(*) El tráfico mostrado corresponde desde el 17 hasta el 31 de marzo.

Fuente: Autopista del Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

22. Por otro lado, el Índice Medio Diario (IMD) es un indicador que proporciona un promedio del total de vehículos (ligeros y pesados) que circulan por la carretera en un día. Durante el 2009, el IMD del tramo fue de 6 144 unidades diarias, aún por debajo de otras vías de mayor período de operación en la costa peruana, como la

Red Vial N°6 - COVIPERU (con 14 254 unidades en el 2009) y la Red Vial N°5 - Norvial (con 14 465 unidades para el mismo año).

II.3 Evolución de las tarifas reguladas

23. Como se mencionó anteriormente, el derecho por uso de vía es la única tarifa regulada, la cual debe ser reajustada anualmente en función del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el Consumer Price Index (CPI) de EEUU.
24. A la fecha, se encuentran operativas las unidades de peaje de Vesique, Huarmey y Virú, en las cuales se viene cobrando en un sentido (de sur a norte). Hacia mediados del 2010, se espera entre en operación la unidad de peaje de Fortaleza.
25. Las tarifas para el 2009 fueron establecidas según la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, tal como muestra el siguiente cuadro.

Cuadro N° 6: Tarifa establecida en todas las unidades de peaje, 2009
(En US\$, no incluye IGV)

TIPO DE VEHÍCULO	UNIDAD DE COBRO	IMPORTE
Ligero	Por unidad	1,16
Pesado	Por eje	1,16

Fuente: Autopista del Norte
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.4 Avance de Obras

26. En el 2009, se terminó con el Estudio Definitivo de Ingeniería y con la entrega del Estudio de Impacto Ambiental, además del cierre financiero correspondiente. No obstante, luego de la firma del contrato, el 18 de enero de 2009, la empresa concesionaria no realizó mayores avances en cuanto al inicio de obras durante el 2009.
27. Cabe señalar que la cláusula 6.10 del Contrato de Concesión establece que la construcción de la Segunda Calzada se deberá iniciar a más tardar a los sesenta (60) días calendario de haber acreditado el cierre financiero y verificado el cumplimiento de las siguientes condiciones:
 - i) El Concesionario acredite el cierre financiero.
 - ii) Se haya efectuado la entrega de las áreas de terreno en el porcentaje indicado en la cláusula 5.12 comprendidas en el Derecho de Vía correspondiente para la ejecución de la Obra.
 - iii) Se haya aprobado los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental para la construcción de la Segunda Calzada, a cargo del Concesionario.
 - iv) Se haya presentado el Programa de Ejecución de Obras.
 - v) Haber cumplido con otros aspectos relacionados con los contratos de construcción, garantías, entre otros.
28. Al respecto, el Concedente aún no se encontraba en la capacidad de entregar el 25% de terrenos correspondientes al Área de Concesión, lo que originó un atraso del inicio de la obra, principalmente. Por ello, a la fecha, se ha avanzado en trabajos

de implementación de unidades de peaje y en la actualización del software de Facturación del Sistema de Peaje en la unidad de peaje de Virú (debido al cambio tarifario realizado a partir del 1 de noviembre, conforme a lo estipulado en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión).

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

II.5 Desempeño financiero

30. La fecha de constitución del Concesionario Autopista del Norte es el 4 de febrero de 2009. Siendo el primer año de operaciones, entre los hechos de mayor importancia en cuanto a las finanzas de la empresa, resaltan el aporte por regulación de los primeros meses, la adquisición de activos no corrientes y, principalmente, los primeros ingresos por peaje en las tres unidades a su cargo. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados para el 2009, el Estudio Definitivo de Ingeniería, aprobado para 48 meses de obra, sustenta US\$ 286,166 millones de inversión.

II.5.1 Resultados del ejercicio y situación patrimonial

31. Durante el 2009, los ingresos por concepto de peaje, aún sin la construcción de la Segunda Calzada (objeto de la Concesión), alcanzaron los S/. 31,55 millones, de los cuales destaca la unidad de peaje de Virú con una recaudación de S/. 11,56 millones, por encima de Vesique (S/. 10,97 millones) y Huarmey (S/. 9,02 millones).
32. Por su parte, a la fecha, los principales costos del servicio del Concesionario sumaron S/. 10,32 millones, los cuales se componen, principalmente, de servicios prestados por terceros (S/. 5,16 millones) y provisiones del período para el mantenimiento periódico de conservación vial (S/. 4,63 millones). Los S/. 3,56 millones de gastos de administración incluyen, principalmente, servicios prestados a terceros y cargas diversas de gestión.
33. La utilidad operativa sumó S/. 17,67 millones, mientras que la Utilidad Neta del período alcanzó los S/.12.05 millones.

Cuadro N° 7: Estado de Pérdidas y Ganancias - Autopista del Norte, 2009
(En S/.)

CONCEPTO	S/.
Ingresos por Servicios	
Peaje Virú	11 561 197
Peaje Vesique	10 970 646
Peaje Huarmey	9 018 168
Total	31 550 011
Costos del Servicio	-10 317 495
Utilidad Bruta	21 232 516
Gastos de Administración	-3 559 154
Utilidad Operativa	17 673 362
Ingresos Financieros	709 530
Gastos Financieros	-1 179 925
Total	-470 395
Utilidad del periodo antes de Impto. Rta.	17 202 967
Impuesto a la Renta	-5 148 750
UTILIDAD NETA DEL PERÍODO	12 054 217

Fuente: Estados Financieros Auditados 2009 - Autopista del Norte
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

34. Cabe señalar que un monto de aproximadamente S/. 1,21 millones del resultado del período 2009 están restringidos y deberán ser transferidos a la reserva legal.
35. De otro lado, el 30 de diciembre de 2009, la Junta General de Accionistas aprobó aumentar el capital social de la Compañía en la suma de S/. 10,28 millones, como consecuencia de los aportes en efectivo por S/. 10,25 millones y la capitalización de créditos por S/. 30,22, ambos realizados por OHL Concesiones S.L. Con todo ello, el capital social al cierre del 2009 sumó S/. 18,31 millones y el patrimonio del Concesionario ascendió a S/. 30,37 millones.

Cuadro N° 8: Balance general – Autopista del Norte, al 31 de diciembre de 2009
(En S/.)

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2009 - Autopista del Norte
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.5.2 Transacciones con empresas relacionadas

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

Cuadro N° 9: Saldos y transacciones con empresas relacionadas – Autopista del Norte
(En S/.)

CONCEPTO	S/.
Por cobrar no comerciales	
OHL Concesiones S.I.	8 086
Operadora de Carreteras S.A.C.	860
Total	8 946
Por pagar comerciales	
OHL Concesiones Chile S.A.	3 557 338
Operadora de Carreteras S.A.C	63 396
Total	3 620 734
Por pagar no comerciales	
OHL Concesiones S.I.	2 753 075
Operadora de Carreteras S.A.C	4 283
Total	2 757 358

Fuente: Estados Financieros Auditados 2009 - Autopista del Norte
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III. PAGOS AL ESTADO

37. De acuerdo con el artículo 14° de la Ley de Creación de OSITRAN (Ley N° 26917), la tasa de regulación para las entidades prestadoras no podrá exceder el 1% de su facturación anual. De acuerdo con la cláusula 15.12 del Contrato de Concesión, referida al “Aporte por regulación”, este monto está destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la Conservación Vial y Explotación de la Concesión.
38. Hacia fines del 2009, la empresa concesionaria adeudaba los pagos por regulación de marzo a septiembre por un monto de S/. 204 615, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N°10: Aporte por Regulación – Autopista del Norte, 2009
(En S/.)

Período	Fecha de pago	Días de retraso	Aporte por Regulación	Interés Moratorio	Total
Marzo	19/11/2009	218	14 993,00	1 614,71	16 635,00
Abril	19/11/2009	189	30 147,00	2 864,01	33 011,00
Mayo	19/11/2009	160	31 369,00	2 525,21	33 894,00
Junio	19/11/2009	127	30 722,00	1 966,20	32 688,00
Julio	19/11/2009	93	33 282,00	1 564,25	34 846,00
Agosto	19/11/2009	63	32 977,00	1 055,28	34 033,00
Setiembre	19/11/2009	29	31 125,00	466,87	31 591,00
TOTAL			204 615,00	12 083,53	216 698,00

Fuente: Informes Consejo Directivo, en www.ositran.gob.pe

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN