



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
– Ositrán**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2025: Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita –
Yurimaguas**

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborados sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2026

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
I.1. Composición de la Empresa Concesionaria.....	7
I.2. Principales Características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Principales Activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia.....	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS.....	13
III.1. Tráfico vehicular.....	13
III.2. Servicios obligatorios	17
IV. ESQUEMA TARIFARIO	18
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	19
V.1. Evolución de las inversiones	19
V.2. Pagos al Estado	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	22
VI.1. Niveles de servicio	22
VI.2. Indicadores de Tráfico	23
VI.3. Accidentes	24
VI.4. Reclamos.....	27
VII. INDICADORES COMERCIALES	28
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO.....	30
VIII.1. Estados financieros.....	30
VIII.2. Indicadores Financieros.....	34
IX. CONCLUSIONES.....	37
ANEXOS	39



CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión	7
Cuadro N° 2 IIRSA Norte: Modificaciones contractuales.....	9
Cuadro N° 3 IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2025.....	11
Cuadro N° 4 IIRSA Norte: Unidades de peaje	12
Cuadro N° 5 IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2024-2025	15
Cuadro N° 6 IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2025	16
Cuadro N° 7 IIRSA Norte: Vehículos que pagan Política Comercial, 2025.....	17
Cuadro N° 8 IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2025.....	18
Cuadro N° 9 IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025.....	19
Cuadro N° 10 IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025.....	24
Cuadro N° 11 IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2025.....	28
Cuadro N° 12 IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2025-2024.....	30
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2025-2024	31
Cuadro N° 14 Costos de administración 2025-2024.....	32
Cuadro N° 15 Resultados integrales 2025-2024.....	32
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera, 2025 - 2024	33
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2025 - 2024.....	33
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2025- 2024.....	35
Cuadro N° 19 Ratios de Endeudamiento financiero, 2025 – 2024.....	35
Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2025 – 2024.....	36

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: IIRSA Norte, Mapa de la Concesión	10
Gráfico N° 2: IIRSA Norte: Tráfico de vehículo, 2006-2025	14
Gráfico N° 3: IIRSA Norte: Evolución del tráfico mensual, 2024-2025.....	14
Gráfico N° 4: IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2025.....	15
Gráfico N° 5: IIRSA Norte: Tráfico de vehículos 2023– 2025.....	16
Gráfico N° 6: IIRSA Norte: Llamadas de emergencia, 2013 – 2025	17
Gráfico N° 7: IIRSA Norte: Asistencias mecánicas, 2014 – 2025.....	18
Gráfico N° 8: IIRSA Norte: Inversiones reconocidas, 2006 – 2025	20
Gráfico N° 9: IIRSA Norte: Aportes por regulación 2013 – 2025.....	21
Gráfico N° 10: IIRSA Norte: Nivel de servicio global, 2015-2025.....	23
Gráfico N° 11: IIRSA Norte: IMD Mensual, 2024 – 2025.....	24
Gráfico N° 12: IIRSA Norte: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025	25
Gráfico N° 13: IIRSA Norte: Daños personales por accidentes 2014–2025	25
Gráfico N° 14: IIRSA Norte: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025.....	26
Gráfico N° 15: IIRSA Norte: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025	27
Gráfico N° 16: IIRSA Norte: Reclamos registrados, 2013-2025.....	27
Gráfico N° 17: IIRSA Norte: Recaudación por cobro de peaje 2006-2025.....	29
Gráfico N° 18: IIRSA Norte: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2006-2025	30



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2025, de la Concesión del Eje Multimodal del Amazonas Norte (en adelante, IIRSA Norte), que comprende el tramo Yurimaguas – Tarapoto – Rioja – Corral Quemado – Olmos – Piura – Paita. En tal sentido, se presenta la evolución de la concesión en lo referente al tráfico de vehículos, tarifas, accidentes, desempeño operativo y financiero, entre otros.

El 17 de junio de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la Concesionaria IIRSA Norte S.A., (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación y Explotación de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del “Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, por un periodo de 25 años. La Concesión comprende 1007 kilómetros de carretera que une las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas.

La Concesionaria tiene por objeto dedicarse única y exclusivamente a la rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de los tramos de la Concesión, la conservación de las obras y la explotación del servicio en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión del Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte.

Como parte de los servicios que está obligado a brindar el Concesionario, se encuentra la operación de 9 unidades de peaje. Además, debe brindar los servicios de central de emergencias, auxilio mecánico, estaciones de atención de emergencias (24 horas), servicios higiénicos y casetas de comunicación de emergencia (cada 10 km).

En el año 2025, circularon por la vía concesionada 5,8 millones de unidades vehiculares, lo que representó un incremento de 10,9 % con relación al año anterior. Del total de vehículos registrados, alrededor de 1,9 millones fueron vehículos pesados (34,6 %) y 3,8 millones vehículos ligeros (65,4 %). Las dos estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron la estación de Paita, la cual registró 1,6 millones de vehículos (27,1 % del total de la concesión), seguida por la estación Chulucanas (Región Piura), con más de 1,1 millones de vehículos (19,6 % del total de la concesión), ambas ubicadas en Piura.

En el año 2025, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 23,87 millones (incluido IGV), lo que representó un incremento importante en relación con el año anterior (USD 7,22 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 643,68 millones (incluido IGV), con lo cual se superó el cumplimiento de la inversión total comprometida (USD 641,39 millones¹), así como un avance físico de 100 % en los kilómetros comprometidos para construcción y operación del 100 % en los kilómetros a ser intervenidos.

En 2025, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 4,32 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra superior en 31,1 % en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 3,29 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2025. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90 %), alcanzado un nivel de cumplimiento del 99,0 %. Por su parte, el número de accidentes se incrementó en 25,3 %, al pasar de 463 en 2024 a 580 accidentes en 2025, incrementándose también el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos de 8,9 a 10,1. En lo que respecta al número de heridos, este tuvo una disminución de 1,9 % (de 268 a 263 personas heridas); mientras que el número de víctimas mortales también se redujo (8,3 %) de 36 a 33 fallecidos. En tanto, se resolvieron 46 reclamos durante 2025, 4 menos que el año anterior (50).

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación, mantenimiento y construcción se redujeron en 4,2 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 429,1 millones

¹

Cifra de compromiso de inversión en revisión.



a S/ 410,9 millones. Este resultado se explica principalmente por la disminución de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento en 26,8 %, mientras que los ingresos por servicios de construcción crecieron 108,6 %. Por su parte, los costos totales disminuyeron en mayor proporción (-7,5 %), de S/ 349,9 millones a S/ 323,5 millones. En ese contexto, la utilidad bruta se incrementó en 10,4 %. Asimismo, la utilidad operativa registró un incremento de 9,5 %, situándose en S/ 61,5 millones, a pesar del aumento continuo de los gastos administrativos (+28,2 %). No obstante, la utilidad neta del año finalmente cayó en 12,9 %, alcanzando los S/ 35,5 millones.

Al cierre del año 2025, la empresa incrementó sus valores contables en 6,0 % respecto al año 2024, registrando un total de activos (y, por tanto, pasivos más patrimonio) de S/ 513,5 millones, frente a los S/ 484,1 millones del año previo. Por otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores mostró una ligera reducción en sus márgenes de cobertura inmediata, como lo evidencian los indicadores de liquidez: la liquidez general pasó de 1,1 a 1,1 (se mantuvo en 1,1 debido al redondeo de 1,09 y 1,05, respectivamente), y la prueba ácida pasó de 1,1 a 1,0; ambos permaneciendo por encima del umbral de suficiencia para cubrir obligaciones de corto plazo. No obstante, la liquidez absoluta (0,35) indica que el efectivo y equivalentes solo cubren el 35,0 % del pasivo corriente.

El ratio Deuda/Patrimonio se redujo de 168,9 % en 2024 a 139,4 % en 2025, indicando una menor dependencia del endeudamiento de terceros. Esta mejora está asociada a un aumento del patrimonio neto, impulsado principalmente por el crecimiento de los resultados acumulados. En esa misma línea, el ratio de endeudamiento del activo mejoró en 2025 al situarse en 58,2 %, frente al 62,8 % de 2024. En consecuencia, la solvencia financiera de la empresa aumentó (de 1,6 a 1,7), así como su autonomía relativa frente a terceros.

Finalmente, los ratios de rentabilidad muestran un comportamiento mixto al 2025. Se registra un mayor margen bruto de 21,3 % en 2025 frente al 18,4 % de 2024, reflejando eficiencia en el control de costos directos. En efecto, el margen operativo y el margen EBITDA también mostraron una evolución favorable al incrementarse de 13,1 % a 15,0 % entre 2024 y 2025, lo que demuestra un fortalecimiento en la gestión operativa. Por el contrario, el margen neto pasó de 9,5 % a 8,6 %, lo que indica una menor eficacia en la generación de beneficios finales debido a factores no operativos. Igualmente, la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) pasó de 22,6 % en 2024 a 16,5 % en 2025 y la rentabilidad sobre los activos (ROA) mostró una reducción, pasando de 8,4 % en 2024 a 6,9 % en 2025.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. El Concesionario se constituyó el 10 de junio de 2005 en la ciudad de Lima, Perú. La empresa es subsidiaria directa de Nova Infra Invest Perú S.A.C., entidad domiciliada en el Perú, titular del 99 % de las acciones representativas de su capital social. El 1 % restante pertenece a CNO S.A., empresa domiciliada en Brasil. Asimismo, el Concesionario forma parte del grupo económico Novonor, anteriormente conocido como Odebrecht, cuya sociedad controladora es Novonor S.A. – Em Recuperação Judicial, domiciliada en Brasil
2. Nova Infra Invest Perú S.A.C., anteriormente denominada Odebrecht Latinvest Perú Transport S.A.C., inició actividades en el Perú el 26 de mayo de 2015 y desarrolla principalmente actividades de consultoría empresarial, ingeniería y gestión de infraestructura. Por su parte, CNO S.A. —antes Constructora Norberto Odebrecht S.A.— es una empresa brasileña fundada en 1944, especializada en servicios de ingeniería y construcción para proyectos de infraestructura vinculados a transporte, logística, energía, saneamiento y desarrollo urbano².

I.2. Principales Características del Contrato de Concesión

3. El 17 de junio de 2005, el MTC y el Concesionario suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, rehabilitación, mejoramiento, conservación, mantenimiento y explotación de la Carretera IIRSA Norte, por un plazo de 25 años desde su fecha de suscripción, existiendo la opción de ampliar dicho plazo conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3. El Cuadro N° 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión	
Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Accionistas de la Concesión	Nova Infra Invest Perú S.A.C.: 99 % CNO S.A.: 1 %
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO
Inversión comprometida	USD 641,39 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 643,68 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	17 de junio de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	9

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

4. A la suscripción del Contrato de Concesión, la infraestructura comprendía un tramo total de 955,1 km desde Paita (Piura) hasta Yurimaguas (Loreto). Posteriormente, el 01 de junio de 2015, mediante Acta de Acuerdo firmada entre el Concedente y el Concesionario, se acordó incorporar la vía de acceso Dv. Olmos – Lambayeque (PE-1NJ) al Contrato de Concesión, bajo los mecanismos previstos en las cláusulas 1.5 y 5.8 del Contrato de Concesión, el cual fue retornado al Concedente en julio de 2020. No obstante ello, a inicios del 2026 se incorporó el tramo Dv Olmos – Lambayeque (PE-1NJ) mediante Adenda 8.
5. La modalidad del Contrato de Concesión es cofinanciada, con lo cual dicho contrato contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público que complementan los pagos realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por



- parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente construcción, operación y mantenimiento).
6. Cabe precisar que, durante el proceso de licitación, se estableció como factor de competencia el menor valor presente de la sumatoria del Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO) y el Pago anual por obras (PAO). De acuerdo con lo estipulado en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, concerniente al Régimen Económico, el Estado se obliga a pagar al Concesionario los siguientes conceptos por concepto de PAMO y PAO:
- a) PAO: Cuota anual por un plazo de quince (15) años desde el inicio de la Concesión, a partir de la verificación de las condiciones que se señalan en los Literales e) y g) de la Cláusula 8.23 del Contrato. La proporción del PAO correspondiente a cada Etapa será equivalente a:
 - Primera Etapa: 70,64 % del PAO
 - Segunda Etapa 29,36 % del PAO
 - b) PAMO: Cuota anual aplicable a partir de la fecha de inicio de Explotación y hasta el final de la Concesión, de acuerdo con lo indicado en el Literal d) de la Cláusula 8.24. Cabe indicar que con la Adenda 8, se incluye la definición de PAMO Tramo 7 en atención a las actividades de mantenimiento para el Tramo 7: Dv Olmos – Lambayeque.
7. Así, las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión relacionadas al Proyecto Referencial fueron remuneradas por el Concedente a través del PAO. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, las obras del proyecto referencial comprenden dos etapas: (i) la primera incluye los tramos Paita – Piura, Piura – Olmos y Tarapoto – Yurimaguas; y, (ii) la segunda incluye los tramos Tarapoto – Rioja y Rioja – Corral Quemado. Dichas etapas se culminaron en 2009 y 2011, respectivamente. En adición a las obras cubiertas por el PAO contractual, la Concesionario debe desarrollar las siguientes obras:
- Obras accesorias: Aquellas vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos conforme a lo señalado en las cláusulas 6.45 a 6.53 del Contrato de Concesión, que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.
 - Obras Adicionales: No se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión.
 - Obras Complementarias: Son aquellas cuya ejecución es obligatoria para el Concesionario, por tratarse de obras inherentes a la explotación de la Concesión. Comprende, entre otras: (a) obras civiles para canalizaciones o servicios públicos; (b) obras de mitigación de impacto ambiental; (c) edificaciones, unidades de Peaje, estaciones de pesaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.; o (d) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos.
8. Cabe mencionar que, a efectos de realizar los pagos por el avance de las obras, el Concedente emite documentos valorados negociables denominados “Certificado de Reconocimiento del Pago Anual por Obras” (en adelante, CRPAO) que certifican el avance de la obra y el monto al cual tiene derecho de cobro el tenedor de dicho CRPAO.
9. La recaudación por peajes, descontando el porcentaje del monto que se destine a la ejecución de trabajos necesarios ante la ocurrencia de eventos catastróficos (Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión) será depositada en una cuenta del fideicomiso, a efectos de que ese fondo sirva para efectuar los pagos correspondientes al PAMO a que tiene derecho el Concesionario.



10. El Contrato de Concesión estableció que la única tarifa regulada es el peaje que el Concesionario deberá cobrar por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.
11. De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión y el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, el Concesionario está obligado a realizar pagos mensuales por el concepto de aporte por regulación, los cuales equivalen al 1 % de los recursos que reciba por concepto de PAMO y del PAMO Tramo 7, los cuales incluyen: (i) los ingresos percibidos directamente por peaje; y, (ii) los ingresos transferidos por el Concedente con el objetivo de completar los recursos necesarios para el PAMO y el PAMO Tramo 7.

Modificaciones Contractuales

12. A diciembre de 2025, el Concesionario y el Concedente han suscrito 7 Adendas al Contrato de Concesión, las cuales se presentan a continuación los principales datos de cada una de ellas³:

Cuadro N° 2	
IIRSA Norte: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	28 de diciembre de 2005
<i>Principales temas:</i>	Se adecuó operativamente el Contrato para facilitar la implementación de las prestaciones.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	23 de febrero de 2006
<i>Principales temas:</i>	La segunda adenda adelantó para la Primera Etapa las obras de los tramos Dv. Olmos-Piura y Piura-Paita, originalmente programadas para la Segunda Etapa, en julio de 2006.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	21 de julio de 2006
<i>Principales temas:</i>	La tercera adenda tuvo como objetivo lograr la bancabilidad del proyecto. Para ello, se determinó que, con base en cada uno de los Certificados de Avance de Obra emitidos por el Regulador, el Concedente debería emitir y entregar al Concesionario treinta Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el Pago Anual por Obras (CRPAO).
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	14 de mayo de 2009
<i>Principales temas:</i>	Se redefinió el plazo para la emisión de un laudo arbitral en un arbitraje de derecho local.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	3 de mayo de 2011
<i>Principales temas:</i>	Se modificó la cláusula 6.39 para incluir un monto adicional para Obra Adicional de USD 53,5 millones adicionales a los USD 10 millones pactados en el contrato original e incluyó la cláusula 6.54 que determina que el pago por obras accesorias y adicionales se dará de manera mensual.
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	25 de noviembre de 2014
<i>Principales temas:</i>	Se amplía el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales en USD 26,8 millones adicionales a los USD 63,5 millones previos a la firma de la adenda.
Adenda 7	
Fecha de suscripción:	3 de julio de 2015
<i>Principales temas:</i>	Se modificó la cláusula 6.39 del contrato de concesión para ampliar el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales en USD 80,6 millones adicionales a los USD 90,3 millones previos a la firma de la adenda.
Adenda 8	
Fecha de suscripción:	23 de enero de 2026
<i>Principales temas:</i>	Se incorpora el tramo Dv. Olmos – Lambayeque PE-1NJ como Tramo de la Concesión y se incorporó la Cláusula 14.13 en la SECCIÓN XIV: Caducidad de la Concesión del Contrato de Concesión, Clausula Anticorrupción.

³ Cabe indicar que a la fecha de elaboración de esta Informe de Desempeño se han suscrito 8 adendas.



Adenda 9

Fecha de suscripción: 5 de junio de 2026

Principales temas: Se incorporó la definición y referencia de la tasa CME Term SOFR a 6 meses en el Contrato de Concesión, se modificó la cláusula 8.24 vinculada a la Garantía de Fiel Cumplimiento y se actualizó el modelo de dicha garantía, estableciéndose además un plazo para su reemplazo.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

I.3. Área de Influencia

13. La Concesión posee una longitud de 1 041 km y está dividida en siete tramos: (i) Yurimaguas-Tarapoto, (ii) Tarapoto-Rioja, (iii) Rioja-Corral Quemado, (iv) Corral Quemado-Olmos, (v) Olmos-Piura, (vi) Piura-Paita; y, (vii) Dv. Olmos – Lambayeque PE-1NJ.
14. El Eje Multimodal del Amazonas Norte forma parte de este proyecto y articula el norte del país con Brasil. Este corredor comprende seis regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto (Ver Gráfico N° 1), así como cerca de 80 distritos. Con el desarrollo de la vía, se busca promover la integración económica entre el puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el Río Huallaga que a su vez se conecta con el Río Amazonas.
15. Adicionalmente, la Concesión conecta al oeste con las regiones de Piura y Lambayeque, específicamente la zona central de dichas regiones con la carretera Panamericana Norte (Carretera concesionada a la empresa Covisol), y, por el Este conecta con el puerto de Yurimaguas (infraestructura actualmente concesionada a la empresa Concesionaria Puerto Amazonas).



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

I.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

16. El Concesionario realiza labores de conservación y mantenimiento a 1041 km según contrato de concesión y modificatorias. Adicionalmente a ello, se incorporó a la Concesión 52 km perteneciente a la segunda calzada Piura –Paita vía obra adicional que opera desde el 2018.



En ese sentido, la Concesión comprende 7 tramos viales, en los cuales operan 10 estaciones de peaje (Ver Cuadro N° 3).

Cuadro N° 3
IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2025

Tramo	Longitud (km)	Estaciones de peaje
Tramo 1: Yurimaguas — Tarapoto	127	1. Pongo
Tramo 2: Tarapoto — Rioja	133	2. Moyobamba
Tramo 3: Rioja — Corral Quemado	274	3. Aguas Claras 4. Pedro Ruíz 5. Utcubamba
Tramo 4: Corral Quemado — Olmos	196	6. Pomahuaca
Tramo 5: Olmos — Piura	169	7. Olmos 8. Chulucanas
Tramo 6: Piura — Paita	56	9. Paita
Tramo 7: Dv. Olmos – Lambayeque	86	10. Mocce

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

- Además, se cuenta con instalaciones de servicios higiénicos, una central de Emergencia que permite dar asistencia las 24 horas del día y oficinas de la Policía Nacional en cada estación de peaje, con la finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente.

Equipamiento

- Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 106 unidades de postes SOS (35 con tecnología satelital y 71 con tecnología GSM), los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por el Centro de Control de Operaciones (CCO), con la finalidad de que los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
- Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 12 grúas, 6 para atender a vehículos pesados y 6 vehículos para vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.
- Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las cuatro (4) estaciones de pesaje (1 fija y 3 móviles).

I.5. Hechos de importancia

- En el ámbito operativo, la concesionaria continuó ejecutando acciones orientadas a la conservación de la infraestructura. Durante 2025 se realizaron trabajos de mantenimiento periódico en diversos puentes a lo largo del corredor, incluyendo intervenciones estructurales, drenaje y señalización. Estas actividades forman parte de las obligaciones contractuales de la concesión y buscan asegurar la transitabilidad de la vía.
- La concesionaria avanzó en la gestión técnica del mantenimiento mediante la culminación de diversos Informes Técnicos de Mantenimiento (ITM) durante el año 2025. Estos comprendieron intervenciones en sistemas de drenaje (alcantarillas), mantenimiento integral de puentes en distintos tramos del corredor, así como trabajos de señalización horizontal en zonas urbanas y tramos interurbanos. Dichos informes consolidan la evaluación y programación de las actividades de conservación, en cumplimiento de las obligaciones contractuales, contribuyendo a preservar las condiciones de seguridad y operatividad de la vía.



II. OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario 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 técnicos, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
24. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la fecha de vigencia de las obligaciones, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje, es decir, a partir de la toma de posesión de las unidades existentes⁴.
25. A la fecha, el Concesionario se encuentra administrando diez (10) unidades de peaje, cuyo detalle se presenta en el Cuadro N° 4.

Cuadro N° 4 IIRSA Norte: Unidades de peaje		
UNIDAD DE PEAJE	Ubicación	SENTIDO DE COBRO
Paita	Km. 39+887	Habilitado en ambos sentidos
Chulucanas	Km. 207+600	Habilitado en ambos sentidos
Olmos	Km. 008+000	Habilitado en ambos sentidos
Pomahuaca	Km. 096+500	Habilitado en ambos sentidos
Utcubamba	Km. 199+850	Habilitado en sentido hacia Piura
Pedro Ruíz	Km. 292+000	Habilitado en sentido hacia Tarapoto
Aguas Claras	Km. 403+350	Habilitado en ambos sentidos
Moyobamba	Km. 497+940	Habilitado en ambos sentidos
Pongo	Km. 59+650	Habilitado en ambos sentidos
Mocce	Km. 002+000	Habilitado en ambos sentidos

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

26. Con relación a las unidades de pesaje, se cuenta con 1 estación de pesaje fija en Utcubamba (Región Amazonas) y tres estaciones de pesaje móviles en las zonas de Piura, Pucara y Pongo.
27. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Norte, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
28. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas, la cual funciona
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú (PNP), contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica,

⁴ A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, se contaba con ocho estaciones de peaje operando (Paita, Chulucanas, Olmos, Pucara, Bagua, Pedro Ruiz, Aguas Claras y Moyobamba). En enero de 2010 se adiciona la estación de peaje Pongo del tramo Yurimaguas – Tarapoto. Cabe mencionar que, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para implementar unidades de Peaje adicionales a las señaladas, y/o retirar las existentes o modificar su ubicación, previa opinión del Regulador.



para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.

- ✓ Patrullaje de vigilancia.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
- ✓ Libro de reclamos y sugerencias.

b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:

- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
- ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.

III. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

29. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se realiza el cobro de las tarifas de peaje), las cuales han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁵.

III.1. Tráfico vehicular

Tráfico en unidades vehiculares

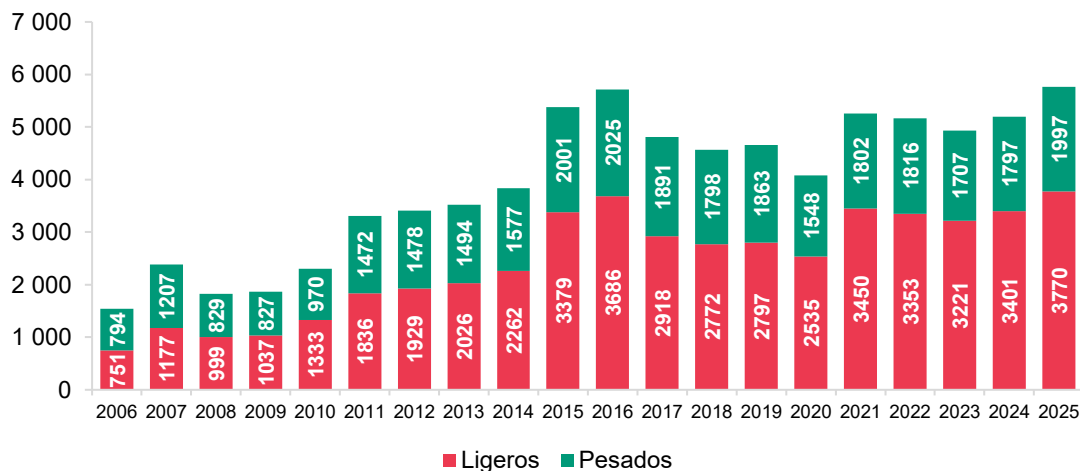
30. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2025, transitaron por la Carretera IIRSA Norte 5,8 millones de vehículos, lo cual representó un aumento de 10,9 % en relación con el flujo de vehículos registrado el año anterior (5,2 millones). De manera desagregada, se aprecia un aumento de 10,9 % y 11,1 % en el número de vehículos ligeros y pesados, respectivamente, que transitaron por la vía en 2025 respecto del año anterior.

⁵

El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRÁN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



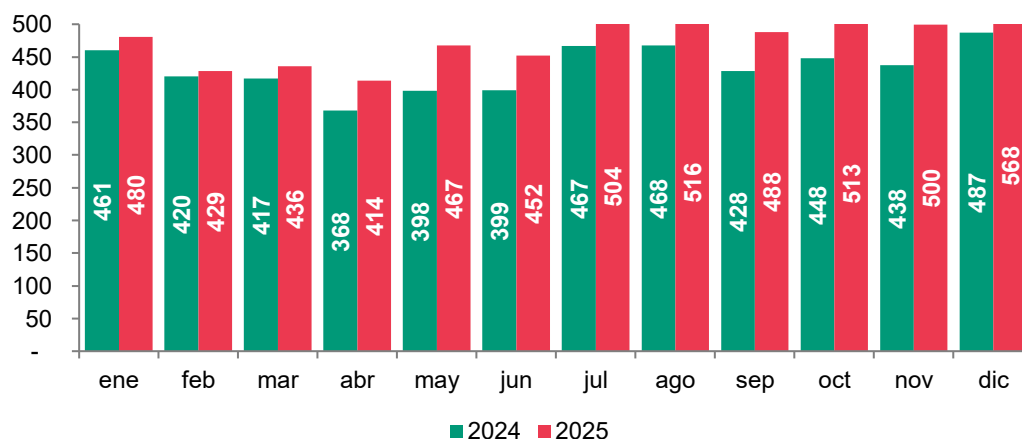
Gráfico N° 2:
IIRSA Norte: Tráfico de vehículo, 2006-2025
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

31. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2024 y 2025, apreciándose que, en los meses de mayo, octubre y diciembre, el flujo de tránsito se incrementó significativamente por encima del nivel alcanzado en el 2024, en niveles de 17,4 %, 14,5 % y 16,7 %, respectivamente. En tanto, en los demás meses del año se aprecia un aumento menor en el tráfico, siendo los meses de enero (4,3 %) y febrero (2,0 %) en los que se reportaron un menor incremento en el tráfico respecto a similares meses del año anterior.

Gráfico N° 3:
IIRSA Norte: Evolución del tráfico mensual, 2024-2025
(En miles de unidades vehiculares)

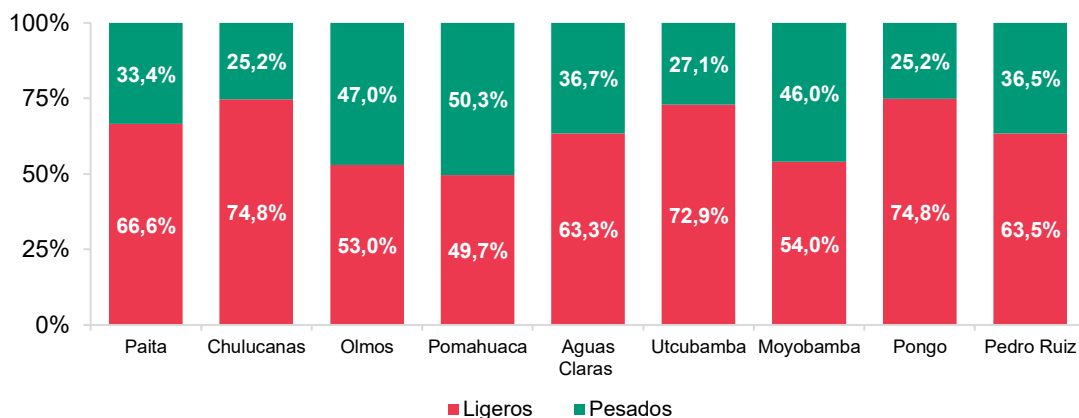


Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

32. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 65,4 % del tráfico total en 2025, siendo las estaciones de peaje de Paita y Chulucanas donde se concentró el mayor volumen de estos (50,1 % en conjunto). Por su parte, los vehículos pesados representaron el 34,6 % del total de vehículos que transitaban por la vía, siendo las estaciones de Paita y Olmos las que capturaron el mayor porcentaje de vehículos pesados (41,3 % en conjunto). En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución de vehículos en cada estación de peaje de la concesión.



Gráfico N° 4:
IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2025
(En porcentajes)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. En términos de distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2025 la estación de Paita recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 1,0 millones de vehículos (27,6 % del tráfico total de vehículos ligeros) y, en segundo lugar, se ubicó la estación de Chulucanas, por la cual transitaban 846,3 mil vehículos (22,4 % del tráfico total de vehículos ligeros). Cabe mencionar que la estación de Paita se encuentra en el trayecto que conecta con el Terminal Portuario de Paita, así como áreas turísticas de la región con la ciudad de Piura y Sullana, motivo por el cual concentran el flujo vehicular.
34. En cuanto a los vehículos pesados, la estación de Paita también recibió el mayor tráfico de vehículos con 522,9 mil unidades (26,2 % del total de vehículos pesados). El mayor tráfico de vehículos pesados se debe principalmente a la cercanía con el Terminal Portuario de Paita, que genera un importante flujo de camiones para las importaciones y exportaciones de productos. La estación de Olmos (Lambayeque), fue la segunda estación con mayor tráfico, con 302,2 mil vehículos (15,1 % del total de vehículos pesados).

Cuadro N° 5
IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2024-2025
(En miles de unidades vehiculares)

Estación de peaje	2024	2025	Variación anual
Vehículos ligeros	3401	3770	10,9 %
Aguas Claras	243	255	4,9 %
Chulucanas	751	846	12,7 %
Moyobamba	132	115	-12,6 %
Olmos	305	340	11,4 %
Paita	884	1042	17,8 %
Pedro Ruíz	163	163	-0,2 %
Pomahuaca	268	287	6,8 %
Pongo	331	352	6,2 %
Utcubamba	323	370	14,7 %
Vehículos pesados	1797	1997	11,1 %
Aguas Claras	144	147	2,4 %
Chulucanas	260	286	9,8 %
Moyobamba	99	98	-0,4 %
Olmos	273	302	10,7 %
Paita	426	523	22,7 %
Pedro Ruíz	94	94	-0,1 %
Pomahuaca	265	291	9,5 %
Pongo	114	118	4,4 %
Utcubamba	123	138	12,1 %

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

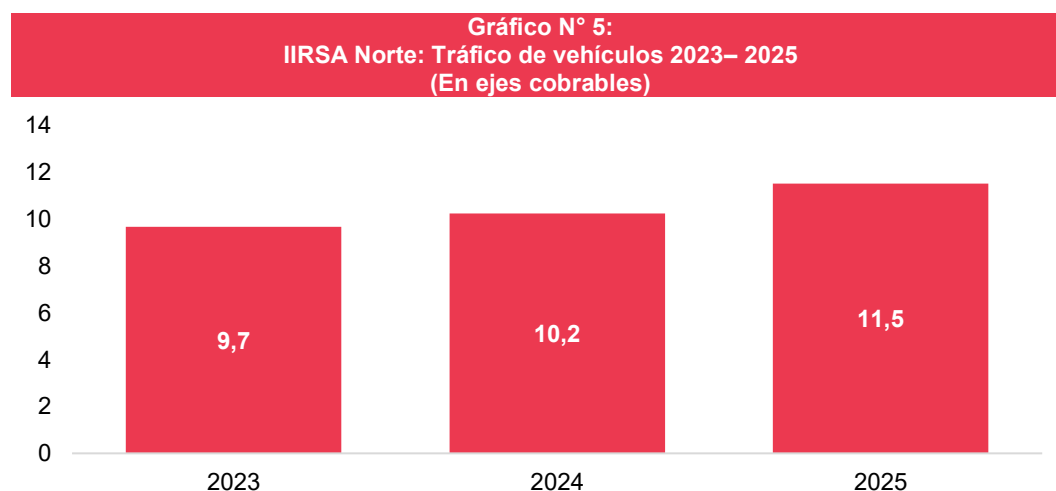
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



35. En el Cuadro N° 5 se puede observar la variación del tráfico entre los años 2024 y 2025 por estación de peaje y tipo de vehículo, se evidencia un incremento en el número de vehículos, tanto ligeros como pesados, en todas las unidades de peaje, salvo Moyobamba y Pedro Ruiz.

Tráfico en ejes cobrables

36. En términos de ejes cobrables, durante 2025, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 11,5 millones de ejes (un aumento de 12,3 % respecto al 2024).



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Cuadro N° 6
IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2025
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

Estación de peaje	Número de ejes por vehículo							Total
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	3770,4	630,7	433,7	176,6	93,1	641,3	21,4	5767,2
Aguas Claras	254,6	34,5	36,8	16,0	3,8	55,5	0,8	402,0
Chulucanas	846,3	122,1	42,8	13,1	12,2	79,8	15,6	1131,9
Moyobamba	115,4	16,9	27,6	7,4	3,1	42,5	0,8	213,7
Olmos	340,3	56,8	95,7	39,3	8,1	101,4	0,9	642,5
Paita	1042,0	256,7	40,6	24,9	50,6	149,3	0,8	1564,9
Pedro Ruiz	162,8	22,0	27,9	9,3	2,5	31,5	0,4	256,4
Pomahuaca	286,7	45,9	93,7	41,2	8,0	100,9	0,9	577,3
Pongo	352,1	33,6	31,8	9,1	2,4	40,8	0,9	470,6
Utcubamba	370,3	42,1	36,7	16,3	2,5	39,6	0,4	507,9
Ejes Cobrables	3770,4	1261,3	1301,0	706,5	468,4	3847,5	150,1	11505,3
Aguas Claras	254,6	69,1	110,5	64,1	18,8	333,1	5,4	855,6
Chulucanas	846,3	244,2	128,3	52,4	61,0	478,8	109,2	1920,2
Moyobamba	115,4	33,9	82,9	29,7	15,4	255,0	5,4	537,6
Olmos	340,3	113,6	287,2	157,1	40,3	608,3	6,4	1553,3
Paita	1042,0	513,5	121,7	99,6	255,6	895,8	5,8	2934,0
Pedro Ruiz	162,8	44,0	83,8	37,3	12,6	188,9	2,6	532,1
Pomahuaca	286,7	91,8	281,0	164,8	40,2	605,3	6,6	1476,3
Pongo	352,1	67,1	95,5	36,2	11,9	244,7	6,1	813,6
Utcubamba	370,3	84,1	110,1	65,2	12,7	237,7	2,6	882,7

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

37. Del total de ejes cobrables, la mayor proporción (67,2 %) se atribuye a los ejes cobrables de los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como



se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes⁶ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 3,8 millones de ejes (33,4 % del total de ejes).

38. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Aguas Claras, Chulucanas, Moyobamba, Olmos, Paita y Pomahuaca rige una política comercial, que implica aplicar descuentos a los usuarios de vehículos pesados y ligeros que transiten distancias menores a los 25 km, 50 km y 80 km. Así, en la estación de Chulucanas, estos vehículos representaron el 49,9 % de tráfico total de vehículos acogidos a la política comercial de la concesión, con 243,2 mil vehículos en 2025; mientras que, en la estación de Paita, estos vehículos representaron el 37,2 % del tráfico de vehículos acogidos a dicha política comercial de la concesión, con 181,2 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7). En general, el tráfico de vehículos acogidos a política comercial constituyó el 8,5 % del tráfico total en la Concesión en dicho año.

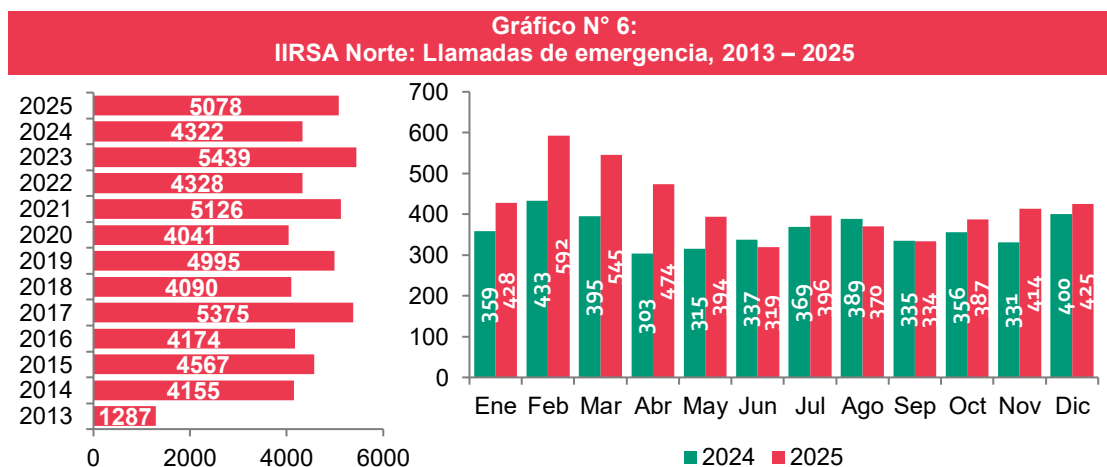
Cuadro N° 7 IIRSA Norte: Vehículos que pagan Política Comercial, 2025 (En miles de unidades vehiculares)				
Estación de peaje	Sujetos a pago de peaje		Total	Participación
	Tarifa normal	Política Comercial		
Aguas Claras	377	25	402	6,2 %
Chulucanas	889	243	1132	21,5 %
Moyobamba	178	36	214	16,7 %
Olmos	640	2	642	0,4 %
Paita	1384	181	1565	11,6 %
Pedro Ruíz	256	0	256	0,0 %
Pomahuaca	577	0	577	0,0 %
Pongo	471	0	471	0,0 %
Utcubamba	508	0	508	0,0 %
Total	5280	487	5767	8,4 %

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

III.2. Servicios obligatorios

39. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios obligatorios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
40. Durante el 2025, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 5078, cifra superior en 17,5 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (4322 llamadas).



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

⁶ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



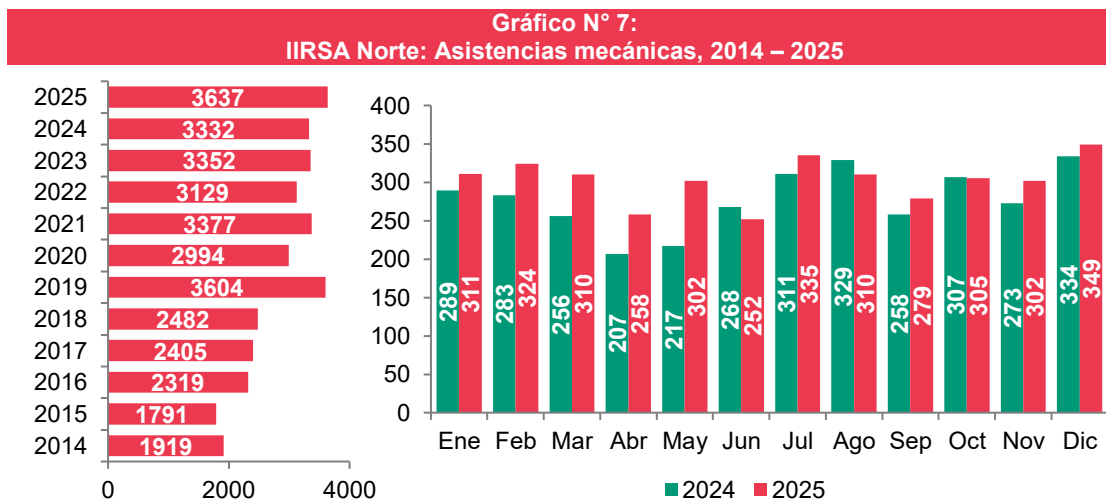
41. La mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (72,29 %), las llamadas para reportar desastres ambientales concentraron el 15,77 % y las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 7,98 % (Cuadro N° 8). Del total de llamadas recibidas el 36,86 % reportó interrupciones de la vía, causados en su mayoría por desperfectos mecánicos. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos (93,58 %) y sólo el 1,67 % lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro N° 8 IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2025 (Número de llamadas)						
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	1111	2560	3578	72	21	3671
Desastres ambientales	599	202	601	3	197	801
Accidente de Tránsito	116	289	384	10	11	405
Otros	46	155	189	0	12	201
Total	1872	3206	4752	85	241	5078

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

42. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 3637, lo que representó un incremento de 9,2 % en 2025 en relación con las asistencias a vehículos averiados efectuadas el año anterior (3332), siendo el número de asistencias mecánicas del presente año el de mayor registro desde el 2014. Como se aprecia en el Gráfico N° 7, la mayor cantidad de asistencias mecánicas en el 2025 se efectuó en los meses de febrero, julio y diciembre.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

IV. ESQUEMA TARIFARIO

43. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del área de concesión. Así, a partir de la toma de posición de los bienes de la Concesión, el concesionario cobrará una tarifa básica compuesta por un peaje de S/ 4,60 más el importe correspondiente al IG. A partir del mes siguiente a la aprobación de las obras de la primera etapa, las tarifas estarán compuestas por un peaje de USD 1,50 más el importe de IG.



44. Asimismo, de acuerdo con el punto d) de la cláusula 8.17, todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa (ver párrafos 6 y 7 del presente informe).
45. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir de 10 de enero de cada año recogiendo el efecto de la inflación, de acuerdo con la siguiente fórmula de reajuste:

$$Peaje_i = \left[(USD\ 1,50 * 50\%) * \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) * TC_i \right] + \left[(USD\ 1,50 * 50\%) * \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) * TC_0 \right]$$

Donde:

- Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir IGV y otros aportes de Ley, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- 0: Es el mes de finalización de las obras de la primera etapa.
- CPI: Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.
- TC: Es el tipo de cambio.
- IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
46. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, desde enero de 2025 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 9,10 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para las estaciones de Paita, Chulucanas, Olmos, Pomahuaca, Utcubamba, Pedro Ruiz, Aguas Claras, Moyobamba y Pongo, lo cual representó un aumento de 3,4 % en relación con las tarifas establecidas en enero de 2024 (S/ 8,80 por unidad y eje).

Cuadro N° 9 IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025 (En Nuevos Soles)				
Concepto	Unidad de Cobro	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Var 2024-2025
Vehículos Ligeros	Por Unidad	8,80	9,10	3,4 %
Vehículos Pesados	Por Eje	8,80	9,10	3,4 %

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

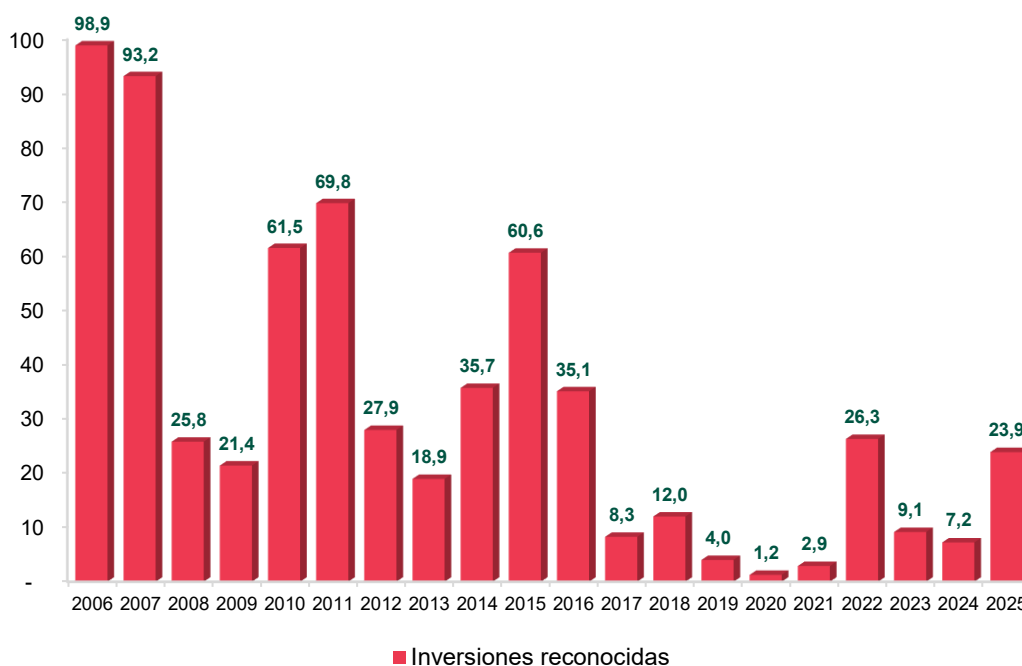
V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Evolución de las inversiones

47. El Gráfico N° 8 muestra las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2025. Así, al 31 de diciembre del año 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 643,68 millones (incluido IGV), monto que supera la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión, equivalente a USD 641,39 millones (incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias.



Gráfico N° 8:
IIRSA Norte: Inversiones reconocidas, 2006 – 2025
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

48. Al cierre de 2025, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias⁷ y obras adicionales⁸. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100 % del total de kilómetros comprometidos para construcción (114,08 km) y para ser intervenidos (806,35 km) como parte de la obra principal. En el caso de las obras adicionales se ha alcanzado un cumplimiento del 100 % en la vía de evitamiento de Tarapoto (13,7 km), el acceso nuevo al Puerto de Yurimaguas (9,4 km), vía de evitamiento de Piura (11,5 km), intercambio vial de Piura (3 km) y la segunda calzada Piura – Paita (con 49 km en total).
49. Asimismo, durante el año 2025, el Concesionario continuo con la ejecución de las siguientes obras accesorias:
- Reconstrucción de obras accesorias afectadas por el ciclón El Yaku, con una inversión referencial de US\$ 10,22 millones (sin IGV), iniciadas el 01 de mayo de 2025 y con un avance acumulado de 72,9 % al 31 de diciembre de 2025, actualmente en ejecución.
 - Ejecución de la obra accesoria Puente Querpón (Adenda N° 01), con una inversión referencial de US\$ 27,67 millones (sin IGV), iniciada el 23 de junio de 2025 y con un avance acumulado de 27,2 %, la cual continúa en ejecución presentando problemas de interferencias que impiden determinar su fecha de culminación.
 - Ejecución de los desvíos de los Puentes Aguas Claras y Naranjillo (Tramo 03), con una inversión referencial de US\$ 3,79 millones (sin IGV), iniciados el 10 de abril de 2023, alcanzando avances acumulados de 99,7 % y 99,5 % respectivamente al cierre de

⁷ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

⁸ Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Las obras de este tipo pueden ser intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



2025, con problemas de liberación de interferencias y cuya culminación se proyecta para abril de 2026.

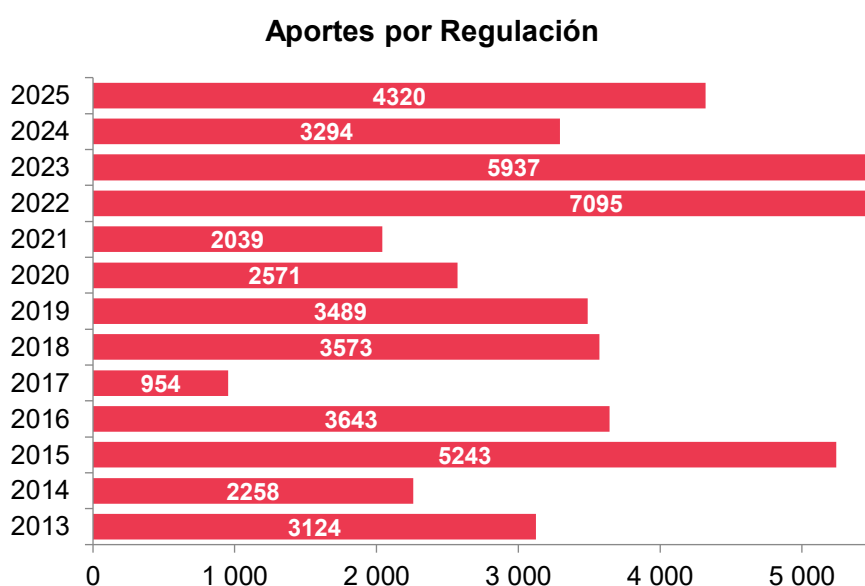
- Ejecución de desvíos provisionales en los sectores 1 y 2 del Tramo 03, con una inversión referencial de US\$ 7,71 millones (incluido IGV), iniciados el 02 de agosto de 2024 y con un avance físico acumulado de 89,9 %, encontrándose actualmente en operación.
- Ejecución de la variante definitiva del sector Aserradero, con una inversión referencial de US\$ 64,51 millones (sin IGV), iniciada el 23 de octubre de 2025 y con un avance acumulado de 0,7 %, la cual continúa en ejecución con problemas de interferencias que impiden definir una fecha de culminación.
- Ejecución de la obra accesoria del Km 35+600 al Km 37+200 del Tramo 4 (Adenda N° 03), con una inversión referencial de US\$ 3,47 millones (sin IGV), iniciada el 01 de octubre de 2025 y con un avance acumulado de 8,8 %, proyectándose su culminación para el 15 de setiembre de 2026.

50. En ese sentido, el monto de avance de obras ejecutadas reconocidas por el Ositrán en 2025 fue de USD 23,87 millones (incluido IGV), lo cual representó un incremento de 230,4 % con relación a la inversión ejecutada en 2024 (USD 7,22 millones, incluido IGV).

V.2. Pagos al Estado

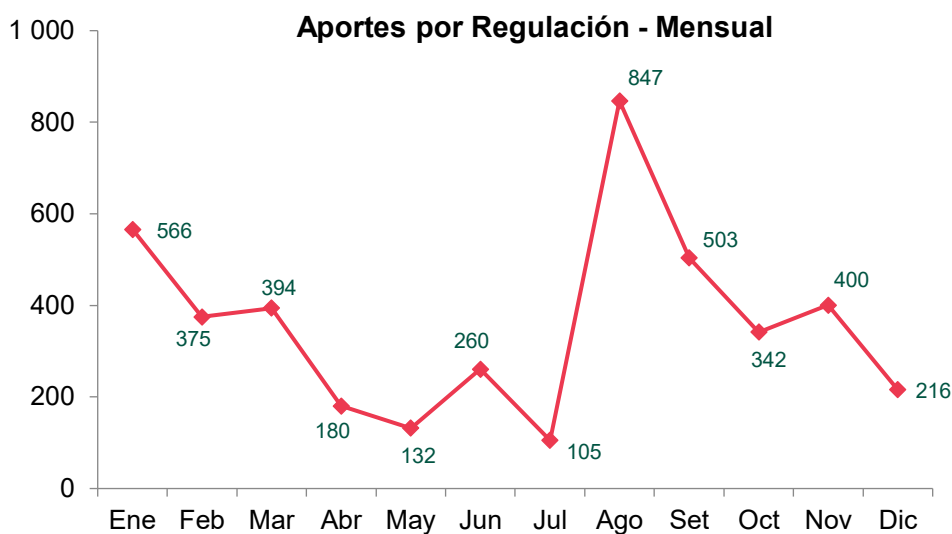
51. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1 % de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
52. Durante el 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 4,32 millones, monto que representó un incremento de 31,1 % con relación a los aportes transferidos el 2024 (S/ 3,29 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 9, los aportes mensuales por regulación muestran alta variabilidad, pues dependen de que el Concesionario reciba los pagos del Concedente. En ese sentido, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que el Concedente haga dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 9:
IIRSA Norte: Aportes por regulación 2013 – 2025
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

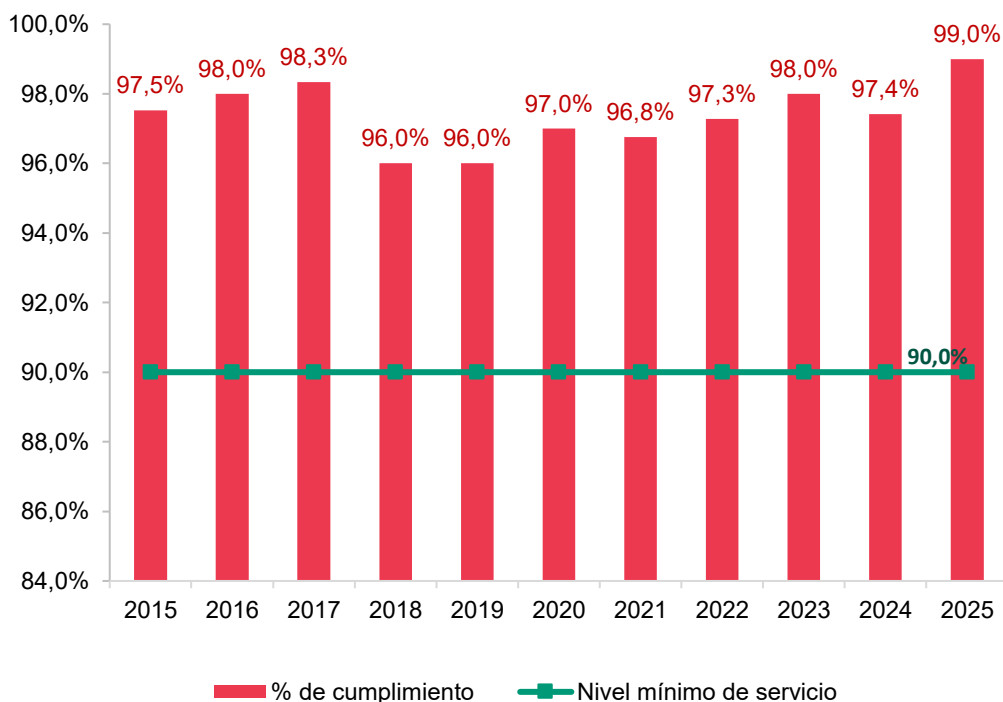
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

53. De acuerdo con el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
54. En el Gráfico N° 10 se muestran los resultados de la evaluación realizada por Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicio se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
55. En la última evaluación realizada por Ositrán en 2025 sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, se alcanzó un nivel de cumplimiento de 99,0 %. Cabe indicar que el nivel de servicio exigible en el Contrato es de 90 %.



Gráfico N° 10:
IIRSA Norte: Nivel de servicio global, 2015-2025



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

56. En tanto, en 2025, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)⁹. Conforme al Contrato de Concesión, el valor máximo de la rigurosidad media deslizante de la vía concesionada no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Los resultados obtenidos de la evaluación efectuada en 2025 muestran que la rigurosidad de la vía registró un nivel de IRI de 2,5 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo niveles de servicio previstos en el Contrato.

VI.2. Indicadores de Tráfico

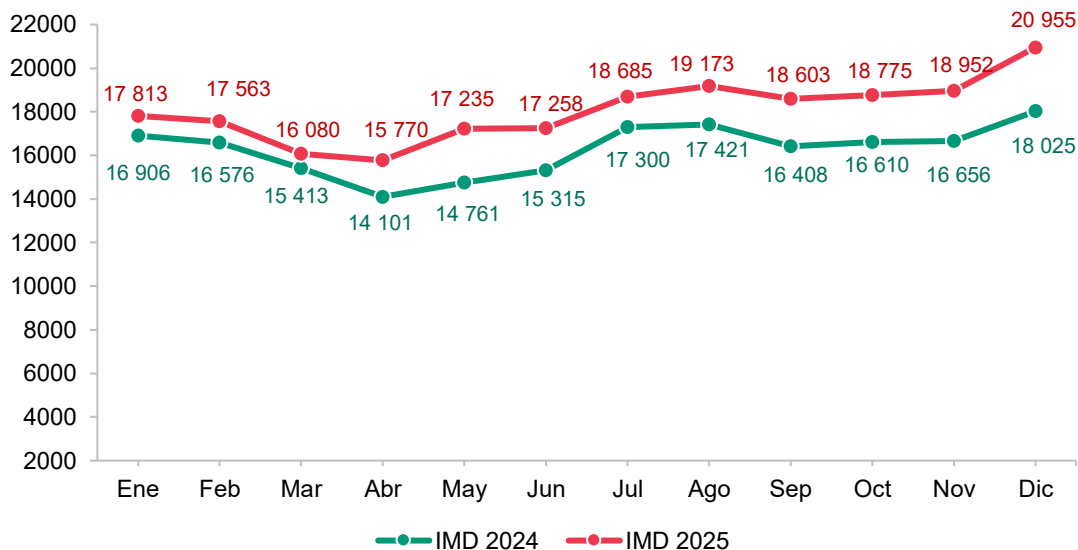
El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁰. Como se aprecia en el Gráfico N° 11, el IMD promedio anual alcanzó en el 2025 los 18 072 vehículos por día, cifra que representa un incremento en el nivel de tráfico de 10,9 % en relación con los 16 291 vehículos diarios registrados por día en el 2024. Asimismo, durante la mayoría de los meses del 2025, la infraestructura vial afrontó un mayor tráfico de vehículos que el año anterior.

⁹ El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

¹⁰ Bañon, Luis; Bevia, José (2000, pág. 160). *Manual de Carreteras. Volumen I: Elementos y Proyectos*. Universidad de Alicante, España.



Gráfico N° 11:
IIRSA Norte: IMD Mensual, 2024 – 2025
(En unidades vehiculares)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.3. Accidentes

57. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2025, el número de accidentes en la vía concesionada se incrementó en 25,3 % respecto al año anterior, pasando de 463 a 580 accidentes. En relación a las víctimas de los accidentes, el número de heridos se redujo en 1,9 % (de 268 a 263 heridos) y las víctimas mortales, en 8,3 % en comparación con lo registrado en 2024 (de 36 a 33 fallecidos).

Cuadro N° 10
IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025
(Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	358	211	43	1973	582	53
2015	387	178	41	1767	585	55
2016	473	207	52	2166	462	63
2017	431	150	34	1323	442	49
2018	348	154	27	1173	403	37
2019	430	136	19	1201	295	27
2020	401	106	19	662	254	26
2021	427	95	30	954	256	45
2022	330	99	21	777	185	27
2023	354	101	28	850	279	57
2024	333	103	27	826	268	36
2025	417	135	28	1148	263	33

Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

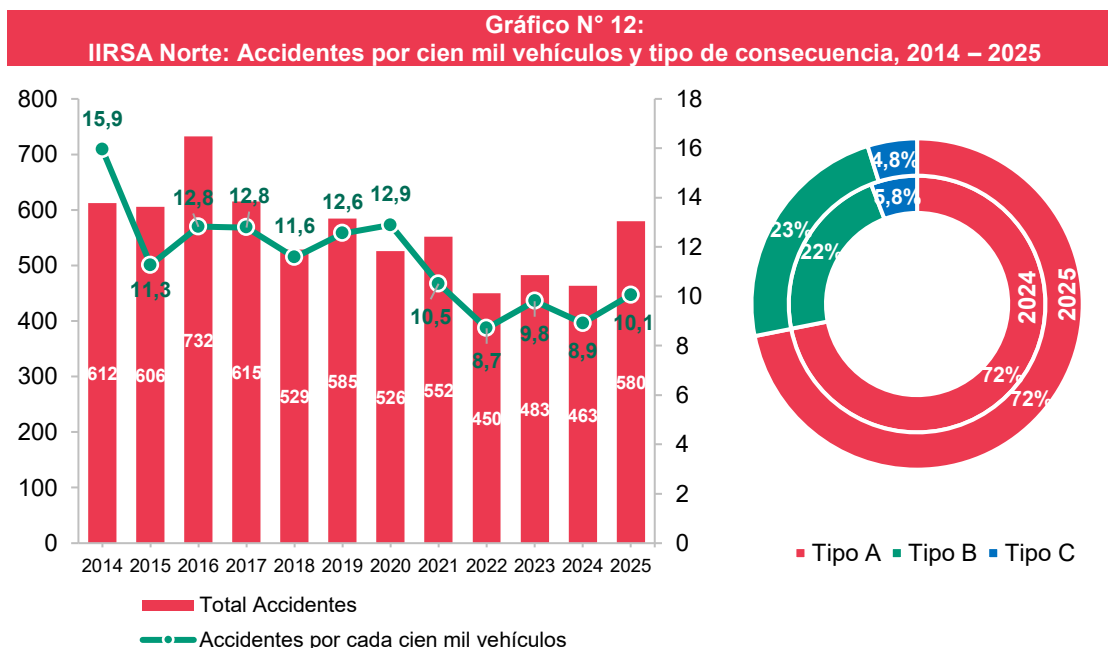
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



58. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2025 fue 10,1, cifra superior respecto al año anterior, en el que dicho ratio alcanzó el valor de 8,9 (Ver Gráfico N° 12). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 28 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes-Tipo C).



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

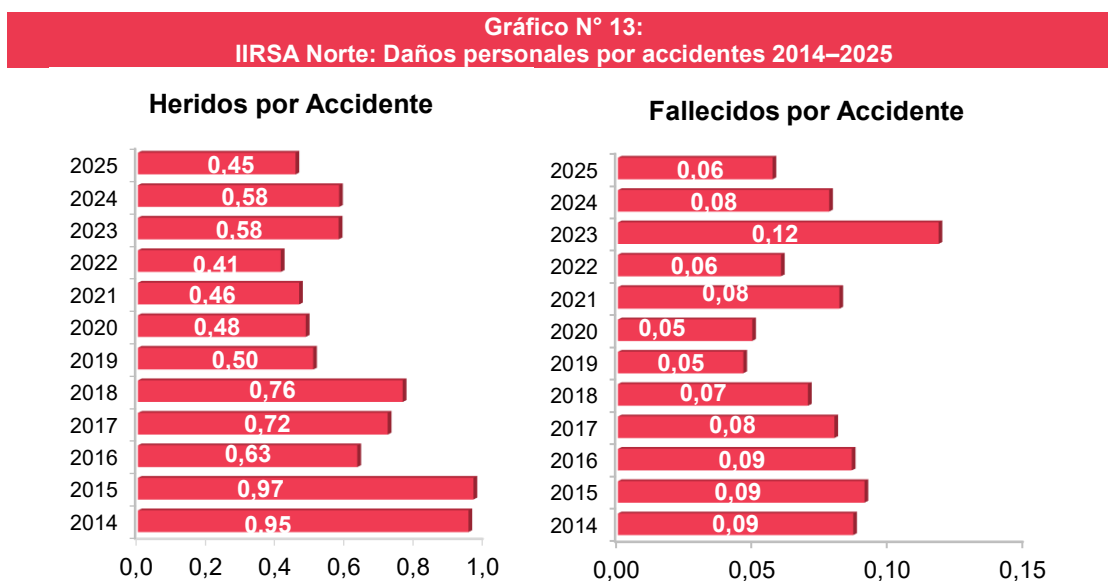
Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. El número de heridos por accidente fue de 0,45 en 2025, mientras que la cantidad de víctimas fatales por accidente pasó de 0,08 a 0,06. En el Gráfico N° 13 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2025.

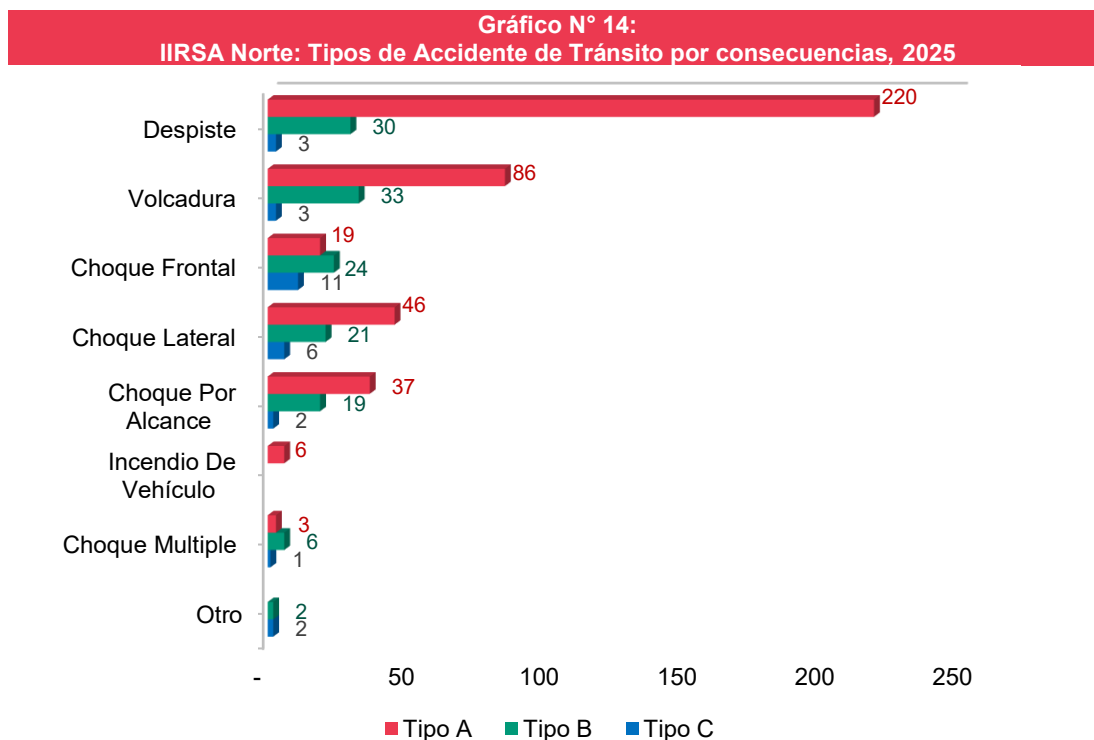


Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



60. En el 2025, el 43,6 % de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principalmente daños materiales y, en menor medida, personas heridas. El 21,0 % de los accidentes ocurrió por volcaduras y el 12,6 % por choques laterales.



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

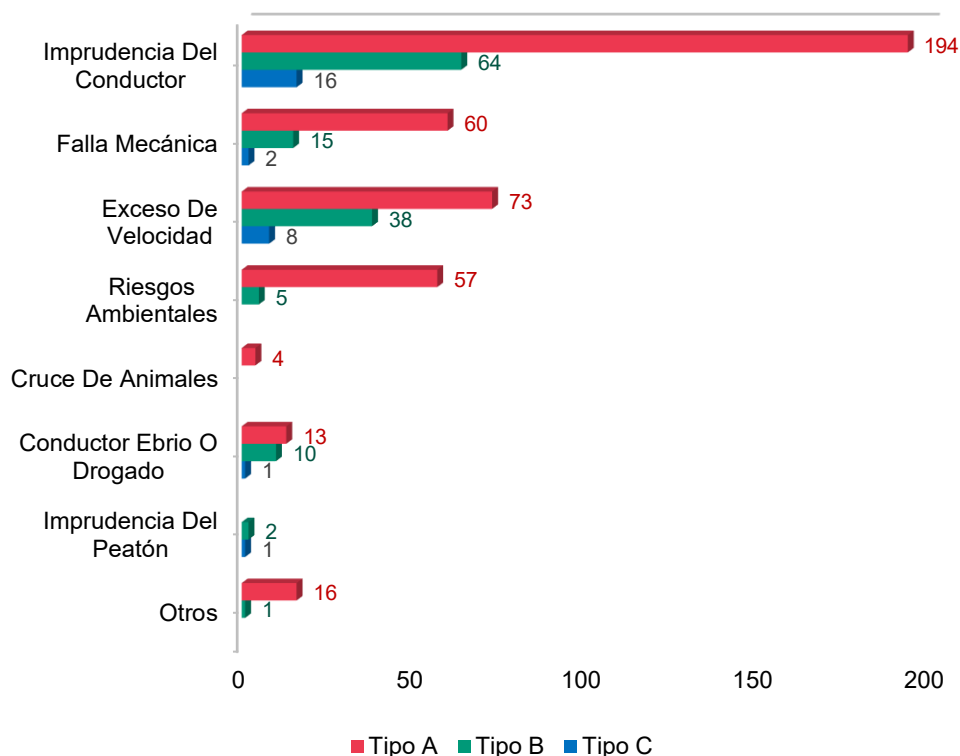
Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

61. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, en 2025, el mayor número de accidentes (47,2 %) fue causado por “imprudencia de los conductores”, que incluye maniobras temerarias, invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. En tanto, el 20,5 % están asociados al exceso de velocidad; mientras que el 13,3 % se atribuye a fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos. Por último, se atribuye el 10,7 % de los accidentes a los riesgos ambientales, relacionados a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. El Gráfico N° 15 desagrega las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



Gráfico N° 15:
IIRSA Norte: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025



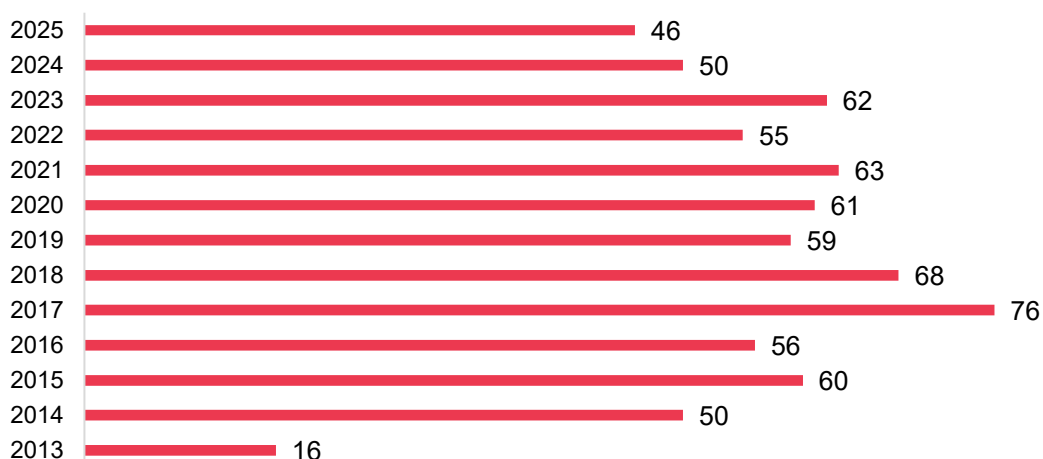
Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI.4. Reclamos

62. En el 2025, se presentaron 46 reclamos al concesionario, cifra inferior en 8,0 % al número de reclamos presentados en el 2024 (50 reclamos). En general se puede observar que en los últimos años hubo menos reclamos, siendo el mayor registro el del año 2017 con 76.

Gráfico N° 16:
IIRSA Norte: Reclamos registrados, 2013-2025



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán



63. Entre las principales causas que motivaron la presentación de los reclamos están los reclamos vinculados al cobro de tarifa (32,6 %), servicios de mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta (28,3 %), atención inadecuada (19,6 %), entre otros. (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11													
IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2025													
Materia de Reclamo / Período	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	2025
Atención Inadecuada	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	5	0	9
Cobro de la Tarifa	1	2	1	3	2	2	2	0	0	2	0	0	15
Falta de señalización	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta	1	1	0	2	0	1	0	1	0	2	5	0	13
Servicio de Auxilio Mecánico, Remolque y/o Grúa	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	3
Tiempo de espera en cola	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán.

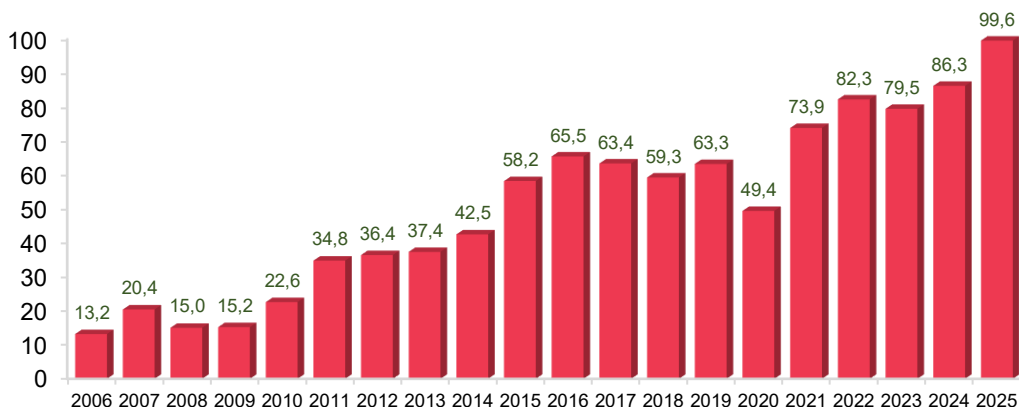
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VII. INDICADORES COMERCIALES

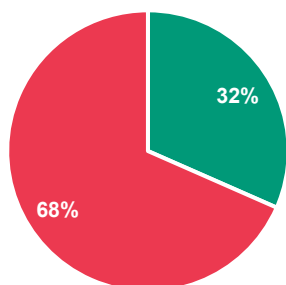
64. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 99,61 millones durante 2025, lo que representó un aumento del 15,4 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 86,28 millones). Cabe señalar que el 68,4 % de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados, mientras que 31,6 % corresponden al cobro de vehículos ligeros. Entre el 2006 y 2025, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 1018,19 millones (Ver Gráfico N° 17).
65. Asimismo, del total recaudado por concepto de cobro de peaje, el 96,0 % se obtuvo en la estación de peaje, mientras que solo el 4,0 % correspondió a pagos realizados mediante el sistema de prepago.



Gráfico N° 17:
IIRSA Norte: Recaudación por cobro de peaje 2006-2025
(En millones de soles, incluido IGV)

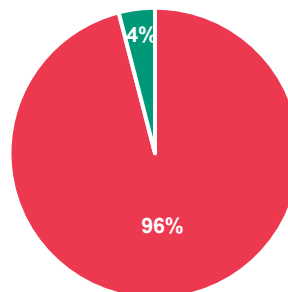


Ingreso por tipo de Vehículo, 2025



■ Ligeros ■ Pesados

Ingreso por tipo de pago, 2025



■ Estación de peaje ■ Prepago

Fuente: IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán

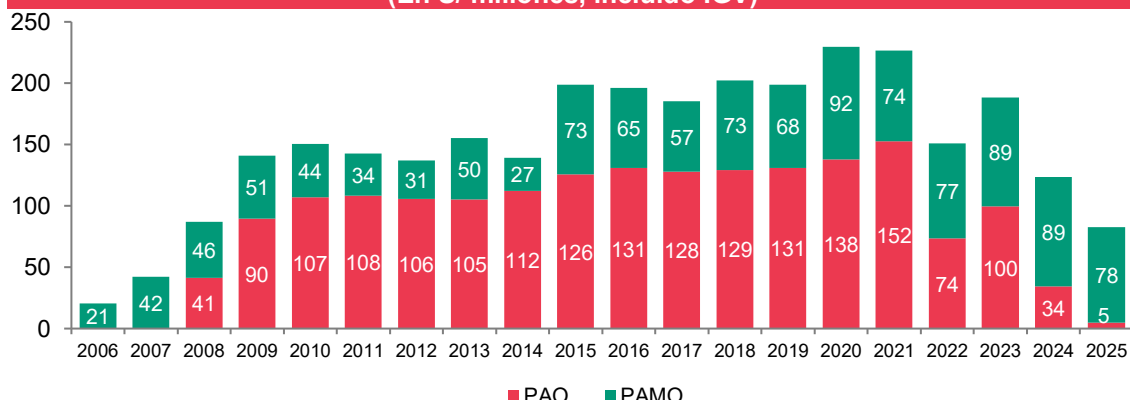
66. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹¹, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹². Al cierre de 2025, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 4,93 millones; mientras que el monto devengado para financiar el PAMO ascendió a S/ 77,68 millones.

¹¹ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹² En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 18:
IIRSA Norte: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2006-2025
(En S/ millones, incluido IGV)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte S.A. / MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

67. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto conjunto de PAMO y PAO experimentaron una reducción de 33,2 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 123,59 millones a S/ 82,61 millones. Ello influenciado por la fuerte caída en el monto del PAO (85,7 %) en 2025. De los aportes totales entre el 2006 y 2025, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 60,6 %, mientras que el 39,4 % corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados financieros

Estado de Resultados Integrales

68. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), no habiendo riesgo comercial asumido por parte de la empresa.
69. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 12
IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2025-2024
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	261 792	357 591	63,7%	83,3%	-26,8%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	78 736	77 921	19,2%	18,2%	1,0%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	54 814	54 757	13,3%	12,8%	0,1%
Trabajos en sectores inestables	26 625	31 944	6,5%	7,4%	-16,7%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	101 617	192 969	24,7%	45,0%	-47,3%
Ingresos por servicios de construcción					
Obras accesorias	149 154	71 508	36,3%	16,7%	108,6%
Total	410 946	429 099			-4,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



70. En el año 2025, los ingresos totales obtenidos por el Concesionario, provenientes de los servicios de operación y mantenimiento, así como de los servicios de construcción, alcanzaron los S/ 410,9 millones, lo que representó una disminución del 4,2 % respecto a los S/ 429,1 millones registrados en 2024. Esta contracción se explicó, principalmente, por la caída de 26,8 % en los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, que pasaron de S/ 357,6 millones a S/ 261,8 millones. Esta categoría representó el 63,7 % de los ingresos totales en 2025. En contraste, los ingresos por servicios de construcción —vinculados a obras accesorias— crecieron en 108,6 %, alcanzando los S/ 149,2 millones y representando el 36,3 % del total.
71. Dentro de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, el componente de Informe Técnico de Mantenimiento (ITM) mantuvo el mayor peso en 2025, representando el 24,7 % del total, a pesar de mostrar una severa caída de 47,3 % respecto al monto del 2024 (pasando de S/ 193,0 millones a S/ 101,6 millones). En tanto, el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Costo Anual de Mantenimiento (CAM) registraron variaciones horizontales muy moderadas de 1,0 % y 0,1 %, alcanzando los S/ 78,7 millones y S/ 54,8 millones, con participaciones del 19,2 % y 13,3 % sobre el total, respectivamente. Finalmente, los ingresos por trabajos en sectores inestables registraron una reducción de 16,7 %, pasando de S/ 31,9 millones en 2024 a S/ 26,6 millones en 2025, representando el 6,5 % de los ingresos totales.
72. En lo que respecta a los costos de prestación de servicios de la concesión, para el ejercicio 2025 estos ascendieron a S/ 323,5 millones, lo que representó una reducción de 7,5 % en comparación con el ejercicio 2024 (S/ 349,9 millones). Los costos totales estuvieron conformados por los costos por servicios de operación y mantenimiento, que ascendieron a S/ 199,0 millones (una disminución de 31,4 %); y por los costos por servicios de construcción, que sumaron S/ 124,6 millones, reflejando un incremento de 107,6 % respecto al año anterior impulsado por la ejecución de obras de construcción.

Cuadro N° 13
Costos de prestación de servicios 2025-2024
(en miles de soles)

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Costos por servicios de operación y mantenimiento	198 951	289 923	61,5%	82,8%	-31,4%
Honorarios de operación	86 813	91 721	26,8%	26,2%	-5,4%
Eliminación de derrumbes de sectores inestables	20 163	28 097	6,2%	8,0%	-28,2%
Informe técnico de mantenimiento	87 312	166 091	27,0%	47,5%	-47,4%
Tributos	913	976	0,3%	0,3%	-6,5%
Otros menores	3 750	3 038	1,2%	0,9%	23,4%
Costos por servicios de construcción					
Servicios de construcción	124 595	60 015	38,5%	17,2%	107,6%
Total	323 546	349 938	100,0%	100,0%	-7,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

73. Durante el ejercicio 2025, los costos por servicios de operación y mantenimiento representaron el 61,5 % del total de costos de la concesión, manteniéndose como el componente principal. De dichos costos, destacan los conceptos de “Informe técnico de mantenimiento”, que sigue siendo el componente de mayor peso individual (27,0 % del total) y “Honorarios de operación” con una participación del 26,8 % y una disminución de 5,4 % respecto al 2024. Por otro lado, se observa una marcada reducción en los costos por eliminación de derrumbes de sectores inestables, que cayeron en 28,2 %.
74. En 2025, los gastos administrativos de la concesión ascendieron a S/ 30,0 millones (S/ 29 968 mil), lo que representó un incremento de 28,2 % respecto a los S/ 23,4 millones (S/ 23 377 mil) registrados en 2024. Este aumento se explica fundamentalmente por el crecimiento en las cargas de personal, las cuales se elevaron en 67,2 %, y por el registro de la estimación para pérdidas crediticias esperadas por S/ 5,7 millones, concentrando el 34,7 % y el 19,0 % del total de los gastos, respectivamente. En contraste, el rubro de servicios recibidos prestados por terceros —que se mantuvo como el componente de mayor peso con una participación del 41,9



%— registró una contracción de 12,3 %, mientras que las otras cargas de gestión mostraron una marcada reducción de 61,8 % en comparación con el periodo 2024.

Cuadro N° 14
Costos de administración 2025-2024
(en miles de soles)

Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Cargas de personal	10 392	6 215	34,7%	26,6%	67,2%
Servicios recibidos prestados por terceros	12 570	14 336	41,9%	61,3%	-12,3%
Tributos	89	63	0,3%	0,3%	41,3%
Otras cargas de gestión	758	1 982	2,5%	8,5%	-61,8%
Multas y sanciones de la administración tributaria	415	726	1,4%	3,1%	-42,8%
Depreciación	54	55	0,2%	0,2%	-1,8%
Est. para pérdidas crediticias esperada	5 690	-	19,0%	0,0%	0,0%
Total	29 968	23 377	100,0%	100,0%	28,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2025, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se obtuvo una utilidad bruta de S/ 87,4 millones, lo que representó un incremento de 10,4 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 79,2 millones). Este incremento en la utilidad bruta se explica por una mayor reducción de los costos de prestación de servicios frente a la contracción de los ingresos totales. Asimismo, la utilidad de operación registró un crecimiento de 9,5 %, ascendiendo en 2025 a S/ 61,5 millones, a pesar del aumento continuo en los gastos administrativos (+28,2 %). En contraste, la utilidad neta del ejercicio en 2025 registró una caída de 12,9 %, alcanzando S/ 35,5 millones frente a los S/ 40,7 millones obtenidos en 2024, influenciada por factores no operativos.

Cuadro N° 15
Resultados integrales 2025-2024
(en miles de soles)

	2025	2024	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos	410 946	429 099	100%	100%	-4,2%
Ingresos por actividades de construcción	149 154	71 508	36,3%	16,7%	108,6%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	261 792	357 591	63,7%	83,3%	-26,8%
Costos					
Costos por servicios de construcción	-124 595	-60 015	-30,3%	-14,0%	107,6%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-198 951	-289 923	-48,4%	-67,6%	-31,4%
Utilidad bruta	87 400	79 161	21,3%	18,4%	10,4%
Gastos administrativos	-29 968	-23 377	-7,3%	-5,4%	28,2%
Otros ingresos	4 059	380	1,0%	0,1%	968,2%
Utilidad de operación	61 491	56 164	15,0%	13,1%	9,5%
Ingresos financieros	978	1 010	0,2%	0,2%	-3,2%
Gastos financieros	-2 285	-1 603	-0,6%	-0,4%	42,5%
Ganancia por diferencia de cambio	32 128	45 667	7,8%	10,6%	-29,6%
Pérdida por diferencia de cambio	-40 245	-42 546	-9,8%	-9,9%	-5,4%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	52 067	58 692	12,7%	13,7%	-11,3%
Impuesto a la renta	-16 604	-17 984	-4,0%	-4,2%	-7,7%
Utilidad (pérdida) neta del año	35 463	40 708	8,6%	9,5%	-12,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Estado de Situación Financiera

76. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2024 y 2025.

Cuadro N° 16
Estado de Situación Financiera, 2025 - 2024
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES	310 353	328 101	PASIVO CORRIENTE	296 791	301 826
Efectivo	103 804	142 247	Cuentas por pagar comerciales	2 222	4 068
Cuentas por cobrar comerciales	148 530	107 852	Cuentas por pagar a partes relacionadas	152 383	139 289
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 941	1 858	Anticipos del Concedente	139 311	152 573
Cuentas por cobrar diversas	50 468	75 333	Otras cuentas por pagar	2 875	5 896
Gastos pagados por anticipado	5 610	811			
			PASIVO NO CORRIENTE	2 227	2 227
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 227	2 227
ACTIVOS NO CORRIENTES	203 122	156 020	TOTAL PASIVO	299 018	304 053
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	159 143	109 317	PATRIMONIO NETO	214 457	180 068
Cuentas por cobrar diversas	43 000	44 997	Capital social	31 279	31 279
Impuesto a la renta diferido	154	827	Reserva legal	6256	6256
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	825	879	Resultados acumulados	176 922	142 533
TOTAL ACTIVOS	513 475	484 121	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	513 475	484 121

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 17
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2025 - 2024
(En porcentaje)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025/2024
ACTIVOS CORRIENTES	60,4%	67,8%	-5%	PASIVO CORRIENTE	57,8%	62,3%	-2%
Efectivo	20,2%	29,4%	-27%	Cuentas por pagar comerciales	0,4%	0,8%	-45%
Cuentas por cobrar comerciales	28,9%	22,3%	38%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	29,7%	28,8%	9%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,4%	0,4%	4%	Anticipos del Concedente	27,1%	31,5%	-9%
Cuentas por cobrar diversas	9,8%	15,6%	-33%	Otras cuentas por pagar	0,6%	1,2%	-51%
Gastos pagados por anticipado	1,1%	0,2%	592%	PASIVO NO CORRIENTE	0,4%	0,5%	0%
				Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,4%	0,5%	0%
ACTIVOS NO CORRIENTES	39,6%	32,2%	30%	TOTAL PASIVO	58,2%	62,8%	-2%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	31,0%	22,6%	46%	PATRIMONIO NETO	41,8%	37,2%	19%
Cuentas por cobrar diversas	8,4%	9,3%	-4%	Capital social	6,1%	6,5%	0%
Impuesto a la renta diferido	0,0%	0,2%	-81%	Reserva legal	1,2%	1,3%	0%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	0,2%	0,2%	-6%	Resultados acumulados	34,5%	29,4%	24%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	6%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



77. Al cierre del año 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementó en 6 % respecto al 2024, pasando de S/ 484,1 millones a S/ 513,5 millones.
78. Por el lado del activo, el activo no corriente registró el mayor crecimiento, pasando de S/ 156,0 millones en 2024 a S/ 203,1 millones en 2025 (+30 %); mientras que los activos corrientes se redujeron en 5 %, de S/ 328,1 millones a S/ 310,4 millones. Así, el activo corriente representó el 60,4 % del total de activos en 2025, frente al 67,8 % en 2024, principalmente producto de la contracción en la cuenta de Efectivo en 27 % (pasando de S/ 142,2 millones a S/ 103,8 millones) y en Cuentas por cobrar diversas en 33 %. Estas disminuciones fueron parcialmente compensadas por el incremento en la cuenta de Cuentas por cobrar comerciales, que aumentó en 38 % (+S/ 40,7 millones), y por los Gastos pagados por anticipado (+592 %). En los activos no corrientes, destacó el incremento de 46 % en las Cuentas por cobrar a partes relacionadas, las cuales subieron de S/ 109,3 millones a S/ 159,1 millones.
79. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión disminuyeron en 2 %, pasando de S/ 304,1 millones en 2024 a S/ 299,0 millones en 2025, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 19 %, ascendiendo a S/ 214,5 millones frente a los S/ 180,1 millones del año anterior. De esta manera, los pasivos y el patrimonio neto concentraron el 58,2 % y 41,8 % del total de pasivo y patrimonio en 2025, respectivamente.
80. Cabe señalar que los pasivos corrientes disminuyeron en 2 %, pasando de S/ 301,8 millones en 2024 a S/ 296,8 millones en 2025. En este rubro destacó la reducción de Cuentas por pagar comerciales en 45 % y la disminución de Anticipos del Concedente en 9 % (reduciéndose de S/ 152,6 millones a S/ 139,3 millones). Asimismo, el componente de Otras cuentas por pagar cayó en 51 %. No obstante, estas reducciones fueron parcialmente compensadas por el incremento de 9 % en las Cuentas por pagar a partes relacionadas corrientes, que pasaron de S/ 139,3 millones a S/ 152,4 millones, mientras que las cuentas de los pasivos no corrientes se mantuvieron constantes en S/ 2,2 millones.
81. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó en S/ 34,4 millones (+19 %) debido principalmente al aumento de los resultados acumulados, que pasaron de S/ 142,5 millones en 2024 a S/ 176,9 millones en 2025 (+24 %). Los otros componentes del patrimonio, como el capital social (S/ 31,3 millones) y la reserva legal (S/ 6,3 millones), se mantuvieron constantes sin registrar variaciones horizontales.

VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

82. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus obligaciones en el corto plazo. En términos generales, se observa que, al cierre de 2025, se registró una ligera reducción en la capacidad de la empresa de contar con recursos inmediatos para afrontar sus obligaciones corrientes frente al año previo, aunque los indicadores clave se mantuvieron por encima de la unidad.
83. En efecto, la reducción del activo corriente en relación al pasivo corriente determinó que el ratio de liquidez general¹³ disminuya, al pasar de 1,09 en 2024 a 1,05 en 2025; no obstante, se mantuvo superando la unidad, lo que indica que la empresa aún cuenta con activos corrientes suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. Una tendencia similar se observó en el ratio de prueba ácida¹⁴, el cual también experimentó un retroceso al pasar de 1,08 a 1,03, reflejando que la empresa conserva la capacidad de hacer frente a sus pasivos corrientes sin depender de la realización de sus activos menos líquidos.

¹³ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente



Cuadro N° 18
Ratios de Liquidez, 2025- 2024

Ratios	2025	2024
Liquidez general	1,05	1,09
Prueba Acida	1,03	1,08
Liquidez absoluta	0,35	0,47

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

84. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁵ a diferencia de los indicadores anteriores, este mostró una contracción más marcada al pasar de 0,47 en 2024 a 0,35 en 2025. Este resultado evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí sola redujo su margen de cobertura sobre el pasivo corriente, respaldando de forma inmediata el 35 % del total de las obligaciones de corto plazo.

Ratios de Endeudamiento Financiero

85. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia importante de la financiación por terceros, en sentido contrario, cuanto menor sea el resultado del ratio, mayor independencia financiera tendrá la empresa. Tradicionalmente se ha situado el ideal de este ratio entre el 50 por ciento (fondos propios y fondos ajenos en igual proporción) y el 60 por ciento (cierto mayor peso relativo de los fondos ajenos). Sin embargo, los valores idóneos dependen mucho del sector en el que se encuentre la empresa, de tal forma que, sectores como el eléctrico o construcción, en los cuales se necesita importantes inversiones en activos fijos normalmente tienen ratios altos porque en su mayoría de casos son financiados.
86. En el caso particular, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan una menor dependencia al financiamiento con terceros en comparación con el año 2024, mostrando una continuidad en la mejora en la estructura financiera y un menor nivel de apalancamiento.

Cuadro N° 19
Ratios de Endeudamiento financiero, 2025 – 2024

Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	139,4%	168,9%
Endeudamiento del Activo	58,23%	62,81%
Calidad de la Deuda	99,3%	99,3%
Indice de Solvencia	1,72	1,59

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

87. En efecto, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁶ muestra para el ejercicio 2025 que por cada S/ 100 de patrimonio existen S/ 139,4 de deuda, mientras que en el 2024 esta relación fue mayor, con S/ 168,9 de deuda por cada S/ 100 de patrimonio. Esta reducción significativa en el apalancamiento refleja un fortalecimiento patrimonial y, a su vez, una disminución relativa del nivel de deuda de la empresa.
88. Por su parte, el ratio de endeudamiento del activo¹⁷ también presenta una mejora en 2025, alcanzando un nivel de 58,23 %, en comparación con el 62,81 % registrado en 2024. Esto indica que en 2025 una menor proporción del total de activos se encuentra financiada con recursos de terceros, reflejando un mayor nivel de autonomía financiera respecto al año anterior.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



89. El ratio de calidad de la deuda¹⁸ se mantuvo prácticamente constante, situándose en 99,26 % en 2025 frente al 99,27 % de 2024, lo que revela que la casi totalidad de la deuda continúa correspondiendo a obligaciones de corto plazo. Este comportamiento indica que se mantiene la exposición a exigencias de liquidez inmediata, sin variaciones significativas respecto al año previo.
90. Finalmente, el índice de solvencia¹⁹ en 2025 ascendió a 1,72, superior al 1,59 observado en 2024, lo que implica que por cada sol (S/ 1) de pasivo total, el Concesionario cuenta con S/ 1,72 de activo total. Este aumento evidencia una mejora en la capacidad de la empresa para respaldar sus obligaciones a largo plazo, reflejando un mayor nivel de solvencia financiera frente al año anterior.

- **Ratios de Rentabilidad**

91. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en uso de sus activos y en el uso de recursos propios.

Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2025 – 2024		
Ratios	2025	2024
Margen Bruto	21,3%	18,4%
Margen Operativo	15,0%	13,1%
Margen EBITDA	15,0%	13,1%
Margen Neto	8,6%	9,5%
ROE	16,5%	22,6%
ROA	6,9%	8,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

92. Al analizar los ratios de rentabilidad del ejercicio 2025, se observa una mejora en el margen bruto²⁰, que pasó de 18,4 % en 2024 a 21,3 % en 2025, reflejando una mayor eficiencia en el control de costos directos. En esa misma línea, tanto el margen operativo²¹ como el margen EBITDA²² se incrementaron, pasando de 13,1 % a 15,0 % para ambos indicadores, lo cual demuestra una sólida eficiencia y fortalecimiento a nivel de la gestión operativa del Concesionario. Por el contrario, el margen neto²³ sí registró una disminución, pasando de 9,5 % en 2024 a 8,6 % en 2025, lo que indica que por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo una utilidad neta de S/ 8,6, frente a los S/ 9,5 del año anterior, afectado por factores no operativos.
93. El ROE (Return on Equity)²⁴, que mide la rentabilidad del patrimonio, también se redujo de manera significativa, pasando de 22,6 % en 2024 a 16,5 % en 2025. Esto significa que, en el 2025, por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 16,5 de utilidad neta, lo que representa una menor eficiencia en la generación de valor para los accionistas respecto al año anterior, explicado principalmente por el incremento en la base patrimonial.
94. Finalmente, la rentabilidad sobre los activos (ROA)²⁵ mostró una reducción, pasando de 8,4 % en 2024 a 6,9 % en 2025, lo que refleja que la empresa obtuvo menores utilidades netas finales en relación al total de los recursos y activos invertidos en la concesión.

18 El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

19 El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

20 El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

21 El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

22 El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

23 El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

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

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



IX. CONCLUSIONES

95. De la evaluación del desempeño de la Concesión del IIRSA Norte durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) De acuerdo con los datos registrados, durante 2025, el tráfico total de vehículos presentó un incremento del 10,9 % respecto del año anterior, alcanzando un total de 5,8 millones vehículos.
 - (ii) Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2025, el 65,4 % fueron vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron el 34,6 %. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 11,5 millones de ejes, lo cual representó un incremento del 12,3 % respecto al 2024.
 - (iii) Al cierre de 2025, el Concesionario cuenta con nueve estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Paita y Chulucanas, las cuales registraron 1,9 millones de vehículos ligeros (50,1 %) y 809 mil vehículos pesados (40,5 %), respectivamente.
 - (iv) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que las mismas aumentaron en 3,4 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 8,80 a S/ 9,10 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados).
 - (v) Al 31 de diciembre de 2025, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 643,68 millones, lo cual significó un avance de 100,4 % de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100 % de los kilómetros comprometidos para construcción y operación como parte de la obra principal. Durante el 2025, el Concesionario ejecutó inversiones por USD 23,87 millones, monto 3 veces mayor (+230,4 %) al registrado el año anterior (USD 7,22 millones).
 - (vi) En el 2025, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 4,32 millones a Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra que representó un incremento de 31,1 % en relación con los aportes generados durante el 2024 (S/ 3,29 millones).
 - (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2025, se ha verificado lo siguiente:
 - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento del Índice de servicio global de 99,0%
 - El número de accidentes se incrementó entre el 2024 y 2025, incrementándose un 25,3 %, pasando de 463 a 580; de igual manera, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos paso de 8,9 a 10,1, lo que refleja el aumento en el número de accidentes. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron su origen en despistes y volcaduras (64,7 % en conjunto). La principal causa de los accidentes fue la imprudencia de los conductores (47,2 %), seguida de exceso de velocidad (20,5 %) y fallas mecánicas (13,3 %).
 - Se recibieron 46 reclamos, cifra menor en 8,0 % a los reclamos presentados el año anterior (50). Del total de reclamos presentados, el 28,3 % estuvo relacionado a la calidad del servicio, esto es a los servicios de mantenimiento de berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta. Mientras que el 32,6 % estuvo relacionado al cobro de la tarifa.



- En 2025, el Concesionario incurrió en incumplimientos contractuales o normativos que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un monto de S/ 133 161,5. Por otra parte, en el 2025 no se registra ninguna penalidad a la concesionaria.
- (viii) Durante el año 2025, los ingresos totales percibidos por el concesionario por servicios de operación, mantenimiento y construcción ascendieron a S/ 410,9 millones, lo que representó una disminución de 4,2 % respecto a los S/ 429,1 millones registrados en 2024. Por su parte, los costos totales también se redujeron, en 7,5 %, pasando de S/ 349,9 millones en 2024 a S/ 323,5 millones en 2025. En ese contexto, la utilidad bruta aumentó en 10,4 %, gracias a una mayor reducción proporcional de los costos frente a la contracción de los ingresos. Asimismo, la utilidad operativa registró un incremento de 9,5 %, situándose en S/ 61,5 millones, a pesar del aumento continuo de los gastos administrativos (+28,2 %). No obstante, la utilidad neta del año finalmente cayó en 12,9 %, alcanzando los S/ 35,5 millones.
- (ix) Al cierre del año 2025, los activos de la concesión —y en consecuencia su pasivo y patrimonio— registraron un incremento del 6 % frente a 2024, al pasar de S/ 484,1 millones a S/ 513,5 millones. En tanto, se observó una ligera reducción en los indicadores de liquidez, aunque los ratios clave se mantuvieron por encima de la unidad (liquidez general: 1,1; prueba ácida: 1,0), reflejando que aún se conserva la capacidad para hacer frente a obligaciones de corto plazo. No obstante, la liquidez absoluta (0,4) mostró una contracción más marcada, revelando una menor cobertura del efectivo disponible sobre los pasivos corrientes. En cuanto a la estructura financiera, se evidenció una menor dependencia del financiamiento con terceros, con una caída del ratio Deuda/Patrimonio de 168,9 % en 2024 a 139,4 % en 2025, y un mayor nivel de solvencia (de 1,6 a 1,7). Finalmente, los indicadores de rentabilidad mostraron un comportamiento mixto: mientras que el margen bruto (21,3 %), el margen operativo (15,0 %) y el margen EBITDA (15,0 %) mejoraron respecto al ejercicio anterior evidenciando mayor eficiencia operativa, el margen neto (8,6 %), el ROA (6,9 %) y el ROE (16,5 %) se redujeron debido al impacto de factores no operativos y al incremento de la base patrimonial.



ANEXOS
ANEXO N°1: Ficha de Contrato de Concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Fecha de actualización: 23 de enero de 2026

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Eje Multimodal Amazonas Norte tiene una longitud de 1041 km y comprende los siguientes tramos: <ul style="list-style-type: none">▪ Yurimaguas – Tarapoto 127,20 km▪ Tarapoto – Rioja 133,00 km▪ Roja – Corral Quemado 274,00 km▪ Corral Quemado – Olmos 196,20 km▪ Olmos – Piura 168,90 km▪ Piura – Paíta 55,80 km▪ Dv. Olmos – Lambayeque 86 km	Cláusula 2.4. Adenda 8
2	Fecha de suscripción	17 de junio de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato, el Concesionario puede solicitar ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 35)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 28 de diciembre de 2005.▪ Adenda 2: 23 de febrero de 2006.▪ Adenda 3: 21 de julio de 2006.▪ Adenda 4: 14 de mayo de 2009.▪ Adenda 5: 3 de mayo de 2011.▪ Adenda 6: 25 de noviembre de 2014.▪ Adenda 7: 3 de julio de 2015.▪ Adenda 8: 23 de enero de 2026▪ Adenda 9: 5 de junio de 2026	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9
5	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6
6	Factor de competencia	Monto de Oferta Económica (MOE): Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO.	Literal c) del numeral 7.2.1. del TUO de las Bases
7	Capital mínimo	USD 8 millones de dólares. Al finalizar el cuarto año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4.
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras</u> por USD 10 millones, que estará vigente hasta la emisión del Acta de Recepción de Obras correspondiente a la segunda etapa.▪ <u>Garantía de fiel cumplimiento de contrato de concesión</u> por USD 10 millones, que permanecerá vigente hasta seis (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato. Este monto se verá incrementado en USD 896 241,23 a fin de garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones con relación al Tramo 7.	Cláusula 9.2. Cláusula 9.3. Adenda 8
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Crédito Parcial.</u> Está destinada a garantizar la obligación del Concedente de realizar los PAO.▪ <u>Línea Crédito de Enlace (LCE).</u> para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 60 millones. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.	Cláusula 18.1. Cláusula 18.2. Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses.	Anexo N° 10 de la Propuesta Técnica



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Actividades preparatorias (180 días):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento del afirmado en el tramo Tarapoto – Yurimaguas (Transitabilidad en 3,5 horas). ▪ <u>Primera Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción y mejoramiento de 114 km. de vías (Yurimaguas-Tarapoto). - Rehabilitación y mejoramiento del tramo Dv. Olmos – Piura (169 km.) y del tramo Piura – Paita (56 km.). ▪ <u>Segunda Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rehabilitación, mejoramiento y estabilización del tramo Tarapoto – Rioja (133 km.) y Naranjitos – Corontochaca. - Reforzamiento de puentes Bolivia y Cumbaza. - Construcción del puente Ponazapa. - Otros. 	Cláusula 6.1. Adenda 2 Adenda 3
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia ▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete arbitraje internacional. ▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 16.10. Cláusula 16.11.
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales. ▪ Consideraciones socio ambientales. 	Cláusula 3.6. Cláusula 5.40. Cláusulas 6.23. Adenda 3 Cláusula 11.47. Anexo X
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO, restablecimiento del equilibrio económico financiero o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos). ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor (salida unilateral del Concesionario) ▪ Anticorrupción 	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 133-141) Adenda 3 Adenda 8
15	Equilibrio económico	<p>Las Partes reconocen que el contrato se encuentra en equilibrio económico – financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados.</p> <p>El equilibrio económico financiero se afecta en caso de cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables y/o por causas sobrevinientes al Contrato cuando</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existe variaciones en términos reales de las inversiones en: primera etapa y segunda etapa de más de 5 % con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera. ▪ Existe variaciones en términos reales en costos de operación y administración y los costos de mantenimiento de más de 5 %, con respecto a los valores iniciales presentados en el modelo de evaluación económica y financiera. 	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	<p>Se puede otorgar en garantía: (i) el derecho de Concesión, (ii) los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y (iii) las acciones del Concesionario.</p>	Cláusula 9.6.a), b) y c) Adenda 3



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	<p>Anualmente el Concesionario presenta al Regulador la relación de las siguientes pólizas de seguro:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil contra terceros. ▪ Sobre los bienes de la Concesión. ▪ Sobre los bienes en operación del Concesionario. ▪ De riesgos laborales ▪ Otras pólizas <p>Se establece expresamente la posibilidad de revisión excepcional de obligaciones de contratar seguros por parte del Concedente.</p>	<p>Cláusula 10.2.a), b), c), d) y e)</p> <p>Cláusula 10.4</p> <p>Cláusula 10.7</p>
18	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El inicio de la explotación para las obras existentes, comenzará en la fecha de Toma de Posesión. ▪ El inicio de explotación de los tramos de la Primera y Segunda Etapa del proyecto, se dará en la fecha que el Concesionario reciba la parte del PAO que corresponde a cada una de las etapas respectivas. 	<p>Cláusula 8.10. a), b) y c)</p> <p>Adenda 3</p>
19	Estándares de servicio	<p>Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, derecho de vía, puentes y viaductos.</p>	<p>Anexo I, Apéndice 3</p> <p>Adenda 1</p>
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Peaje inicial de S/. 4,60 (más impuestos) para vehículos ligeros o por cada eje a partir de toma de posesión de bienes de la Concesión y hasta culminación obras primera etapa. ▪ A partir del mes siguiente a la culminación de las obras de la 1ra etapa, la tarifa en las Unidades de peaje existentes estará compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio vigente en la fecha de la aprobación de las obras y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley. <p>-Cada Vehículo ligero pagará una tarifa -Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La Tarifa resultante de la aplicación del IGV o de los aportes de ley al Peaje y de la aplicación del Tipo de Cambio, será aproximada a la décima más próxima que corresponda. 	<p>Cláusulas 8.17. a) b) y c)</p>
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria, a partir del 10 de enero del año siguiente a la culminación de las obras correspondientes de la 1ra etapa. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hace a partir de una fórmula que lo indexa en un 50 % al IPC nacional y 50 % al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario. 	<p>Cláusula 8.17.d)</p>
22	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ USD 29 450 963 anuales por un plazo de 15 años de la Concesión (no incluye IGV). ▪ La proporción correspondiente a cada etapa: <ul style="list-style-type: none"> - 1ra etapa: 70,64 % del PAO. - 2da etapa: 29,36 % del PAO. ▪ El aporte por concepto de PAO será efectuado por el CONCEDENTE, a los Titulares de los CRPAO. ▪ El Concesionario (a su costo) constituirá un Fideicomiso de Administración de Pagos PAO (local o extranjero) 	<p>Cláusula 8.21. a)</p> <p>Cláusula 8.23.</p> <p>Cláusula 18.3.</p> <p>Adenda 3</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte

Nº	Tema	Contenido	Ref.
23	CRPAO	Es cada uno de los Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el PAO a ser emitidos por el Concedente con motivo de la expedición de cada CAO.	Cláusula 1.6. Adenda 3
24	PAMO	<ul style="list-style-type: none">▪ PAMO (Trimestral): USD 15,29 millones anuales aplicables a partir de la fecha de explotación (no incluye IGV) y una anualidad de USD 3,6 millones para mantenimiento periódico.▪ 25 % del PAMO para gastos de mantenimiento rutinario demore la implementación de las unidades de peaje y pesaje, el pago será abonado por el CONCEDENTE en única cuota en un plazo no mayor a los quince (15) Días desde la Fecha de Inicio de la Explotación.	Cláusula 8.21. b)
25	PAMO Tramo 7	<ul style="list-style-type: none">▪ Monto anual de USD 1 047 754 por gastos de mantenimiento rutinario, mantenimiento de emergencia y de explotación del Tramo 7. Dicho monto no incluye actividades de mantenimiento periódico	Adenda 8



Anexo N° 2 Resumen Estadístico Anual

INDICADORES ANUALES: IIRSA NORTE: Eje Multimodal del Amazonas Norte (Carretera Paita - Yurimaguas)

Concesionario:	Concesionario IIRSA NORTE S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2010-2025

		a) Tráfico															
	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos																	
Total Ligeros	Vehículos	1 332 538	1 836 402	1 929 441	2 026 006	2 262 255	3 379 411	3 685 669	2 918 291	2 772 008	2 796 512	2 534 512	3 449 690	3 352 558	3 220 656	3 401 366	3 770 436
Total Pesados	Vehículos	969 807	1 471 612	1 477 589	1 494 496	1 576 769	2 000 951	2 025 035	1 891 386	1 797 735	1 862 875	1 548 090	1 802 456	1 816 336	1 706 710	1 797 174	1 996 730
Número de Ejes Cobrables																	
Total Ligeros	Ejes	1 332 538	1 836 402	1 929 441	2 026 006	2 262 255	3 379 411	3 685 669	2 918 291	2 772 008	2 796 512	2 534 512	3 449 690	3 352 558	3 220 656	3 401 366	3 770 436
Total Pesados	Ejes	3 177 691	5 039 798	5 181 652	5 325 547	5 694 567	7 179 031	7 351 037	6 020 391	6 683 775	6 926 913	6 049 336	6 936 985	6 967 471	6 440 736	6 840 249	7 734 852
Número de Vehículos por Unidad de Peaje																	
Aguas Claras	Vehículos	226 812	256 001	250 005	239 461	247 019	261 281	289 485	314 711	307 532	306 029	253 422	344 633	347 427	340 229	386 660	402 035
Ligeros	Vehículos	110 261	134 820	130 918	119 833	127 908	140 790	155 600	173 352	176 759	174 793	142 618	218 063	218 421	210 853	242 653	254 608
Pesados	Vehículos	116 551	121 181	119 087	119 628	119 111	120 491	133 885	141 359	130 773	131 236	110 804	126 570	129 006	129 376	144 007	147 427
Chulucanas	Vehículos	509 047	543 833	562 677	623 589	662 331	750 179	805 294	853 411	978 540	1 020 849	847 511	1 038 799	1 008 454	859 923	1 011 186	1 131 876
Ligeros	Vehículos	273 367	299 695	321 837	364 532	399 021	468 018	511 101	538 998	630 960	655 481	578 664	728 881	710 375	631 550	751 122	846 322
Pesados	Vehículos	235 680	244 138	240 840	259 057	263 310	282 161	294 193	314 413	347 580	365 368	268 847	309 918	298 079	228 373	260 064	285 554
Mocce	Vehículos			-	-	99 814	1 163 923	1 248 174	288 855	-	-	-	-	-	-	-	-
Ligeros	Vehículos			-	-	81 834	935 076	1 002 998	230 221	-	-	-	-	-	-	-	-
Pesados	Vehículos			-	-	17 980	228 847	245 176	58 634	-	-	-	-	-	-	-	-
Moyobamba	Vehículos	437 127	483 215	490 456	481 308	504 879	561 267	635 079	543 328	275 337	213 388	184 894	161 058	144 572	210 421	230 747	213 746
Ligeros	Vehículos	310 681	352 001	360 091	350 799	370 326	418 524	477 541	388 679	169 825	112 184	92 025	71 713	66 186	119 019	132 029	115 441
Pesados	Vehículos	126 446	131 214	130 365	130 509	134 553	142 743	157 538	154 649	105 512	101 204	92 869	89 345	78 386	91 402	98 718	98 305
Olmos	Vehículos	173 137	341 817	352 078	361 853	368 803	401 650	441 942	449 219	465 267	466 285	435 868	569 042	580 121	492 517	578 346	642 509
Ligeros	Vehículos	56 998	109 537	110 945	125 093	135 019	153 346	171 531	175 097	191 164	194 521	213 441	303 199	302 469	260 832	305 489	340 323
Pesados	Vehículos	116 139	232 280	241 133	236 760	233 784	248 304	270 411	274 122	274 103	271 764	222 427	265 843	277 652	231 685	272 857	302 186
Paita	Vehículos	621 290	732 126	765 084	798 982	913 832	1 087 656	957 815	930 674	1 076 246	1 201 316	1 139 077	1 480 428	1 451 228	1 462 403	1 310 392	1 564 903
Ligeros	Vehículos	367 297	459 345	492 275	513 854	564 249	604 370	574 257	562 504	693 724	765 583	761 206	1 034 529	1 003 113	998 504	884 391	1 041 998
Pesados	Vehículos	253 993	272 781	272 809	285 128	349 583	483 286	383 558	368 170	382 522	435 733	377 871	445 899	448 115	463 899	426 001	522 905
Pedro Ruiz	Vehículos	134 680	152 607	149 236	151 957	155 098	163 391	207 693	223 114	217 595	217 204	174 275	231 866	224 306	213 327	256 896	256 420
Ligeros	Vehículos	66 272	78 677	77 466	78 836	84 318	87 981	115 287	131 764	131 569	134 479	106 201	154 283	143 684	134 924	163 095	162 750



Pesados	Vehículos	68 408	73 930	71 770	73 121	70 780	75 410	92 406	91 350	86 026	82 725	68 074	77 583	80 622	78 403	93 801	93 670
Pomahuaca	Vehículos	-	348 914	332 587	329 441	332 238	370 432	413 354	442 174	433 208	433 543	407 198	533 376	557 610	508 749	533 836	577 266
Ligeros	Vehículos	-	109 890	99 924	102 269	108 657	131 213	160 078	159 685	170 075	172 632	191 379	270 168	272 566	252 749	268 396	286 672
Pesados	Vehículos	-	239 024	232 663	227 172	223 581	239 219	253 276	282 489	263 133	260 911	215 819	263 208	285 044	256 000	265 440	290 594
Pongo	Vehículos	200 252	208 769	251 933	276 678	279 562	308 318	347 391	386 108	407 578	396 683	332 157	435 483	415 394	418 494	444 876	470 558
Ligeros	Vehículos	147 662	152 139	186 278	216 976	219 599	236 025	271 815	296 870	316 872	302 190	241 533	332 336	315 498	309 065	331 358	352 061
Pesados	Vehículos	52 590	56 630	65 655	59 702	59 963	72 293	75 576	89 238	90 706	94 493	90 624	103 147	99 896	109 429	113 518	118 497
Utcubamba	Vehículos	-	240 732	252 974	257 233	275 448	312 265	364 477	378 083	408 440	404 090	308 200	457 461	439 782	421 303	445 601	507 853
Ligeros	Vehículos	-	140 298	149 707	153 814	171 324	204 068	245 461	261 121	291 060	284 649	207 445	336 518	320 246	303 160	322 833	370 261
Pesados	Vehículos	-	100 434	103 267	103 419	104 124	108 197	119 016	116 962	117 380	119 441	100 755	120 943	119 536	118 143	122 768	137 592
Número de Ejes por Unidad de Peaje																	
Aguas Claras	Ejes	542 131	596 676	596 161	601 913	607 495	631 026	697 152	690 778	705 008	707 890	601 990	733 291	745 516	737 598	819 120	855 577
Ligeros	Ejes	110 261	134 820	130 918	119 833	127 908	140 790	155 600	173 352	176 759	174 793	142 618	218 063	218 421	210 853	242 653	254 608
Pesados	Ejes	431 870	461 856	465 243	482 080	479 587	490 236	541 552	517 426	528 249	533 097	459 372	515 228	527 095	526 745	576 467	600 969
Chulucanas	Ejes	977 988	1 048 996	1 061 616	1 166 529	1 231 818	1 367 893	1 461 954	1 337 585	1 740 524	1 821 055	1 507 230	1 830 184	1 768 335	1 440 637	1 698 266	1 920 169
Ligeros	Ejes	273 367	299 695	321 837	364 532	399 021	468 018	511 101	538 998	630 960	655 481	578 664	728 881	710 375	631 550	751 122	846 322
Pesados	Ejes	704 621	749 301	739 779	801 997	832 797	899 875	950 853	798 587	1 109 564	1 165 574	928 566	1 101 303	1 057 960	809 087	947 144	1 073 847
MOCCE	Ejes					141 940	1 689 161	1 804 568	382 139	-	-	-	-	-	-	-	-
Ligeros	Ejes					81 834	935 076	1 002 998	230 221	-	-	-	-	-	-	-	-
Pesados	Ejes					60 106	754 085	801 570	151 918	-	-	-	-	-	-	-	-
Moyobamba	Ejes	760 709	829 763	852 937	859 723	899 496	983 797	1 099 419	930 715	611 353	543 848	496 510	461 095	402 466	499 804	549 094	537 584
Ligeros	Ejes	310 681	352 001	360 091	350 799	370 326	418 524	477 541	388 679	169 825	112 184	92 025	71 713	66 186	119 019	132 029	115 441
Pesados	Ejes	450 028	477 762	492 846	508 924	529 170	565 273	621 878	542 036	441 528	431 664	404 485	389 382	336 280	380 785	417 065	422 143
Olmos	Ejes	463 918	947 226	995 783	1 007 375	1 013 535	1 103 379	1 205 258	1 099 786	1 247 981	1 244 995	1 113 276	1 361 939	1 399 168	1 172 389	1 389 125	1 553 339
Ligeros	Ejes	56 998	109 537	110 945	125 093	135 019	153 346	171 531	175 097	191 164	194 521	213 441	303 199	302 469	260 832	305 489	340 323
Pesados	Ejes	406 920	837 689	884 838	882 282	878 516	950 033	1 033 727	924 689	1 056 817	1 050 474	899 835	1 058 740	1 096 699	911 557	1 083 636	1 213 016
Paita	Ejes	1 123 261	1 289 931	1 347 835	1 421 808	1 744 074	2 228 690	1 909 980	1 719 055	2 099 575	2 339 150	2 217 418	2 688 400	2 668 577	2 624 771	2 364 137	2 933 988
Ligeros	Ejes	367 297	459 345	492 275	513 854	564 249	604 370	574 257	562 504	693 724	765 583	761 206	1 034 529	1 003 113	998 504	884 391	1 041 998
Pesados	Ejes	755 964	830 586	855 560	907 954	1 179 825	1 624 320	1 335 723	1 156 551	1 405 851	1 573 567	1 456 212	1 653 871	1 665 464	1 626 267	1 479 746	1 891 990
Pedro Ruiz	Ejes	313 722	350 353	349 205	360 595	357 069	377 570	468 274	427 166	453 186	453 163	378 782	458 432	458 566	440 764	528 998	532 051
Ligeros	Ejes	66 272	78 677	77 466	78 836	84 318	87 981	115 287	131 764	131 569	134 479	106 201	154 283	143 684	134 924	163 095	162 750
Pesados	Ejes	247 450	271 676	271 739	281 759	272 751	289 589	352 987	295 402	321 617	318 684	272 581	304 149	314 882	305 840	365 903	369 301
Pomahuaca	Ejes	-	970 063	965 453	960 907	962 661	1 060 236	1 145 088	1 121 345	1 202 162	1 198 364	1 077 343	1 331 098	1 411 420	1 279 524	1 338 857	1 476 311
Ligeros	Ejes	-	109 890	99 924	102 269	108 657	131 213	160 078	159 685	170 075	172 632	191 379	270 168	272 566	252 749	268 396	286 672
Pesados	Ejes	-	860 173	865 529	858 638	854 004	929 023	985 010	961 660	1 032 087	1 025 732	885 964	1 060 930	1 138 854	1 026 775	1 070 461	1 189 639
Pongo	Ejes	328 500	351 338	424 282	444 228	449 740	514 086	565 544	602 407	675 052	689 872	600 475	734 858	703 977	727 376	777 480	813 606
Ligeros	Ejes	147 662	152 139	186 278	216 976	219 599	236 025	271 815	296 870	316 872	302 190	241 533	332 336	315 498	309 065	331 358	352 061



Pesados	Ejes	180 838	199 199	238 004	227 252	230 141	278 061	293 729	305 537	358 180	387 682	358 942	402 522	388 479	418 311	446 122	461 545
Utcubamba	Ejes	-	491 854	517 821	528 475	548 994	602 604	679 469	627 706	720 942	725 088	590 824	787 378	762 004	738 529	776 538	882 663
Ligeros	Ejes	-	140 298	149 707	153 814	171 324	204 068	245 461	261 121	291 060	284 649	207 445	336 518	320 246	303 160	322 833	370 261
Pesados	Ejes	-	351 556	368 114	374 661	377 670	398 536	434 008	366 585	429 882	440 439	383 379	450 860	441 758	435 369	453 705	512 402

	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
b) Recaudación por Cobro de Peaje																	
Total	Soles	22 576 890	34 800 540	36 444 771	37 367 669	42 529 696	58 236 993	65 488 594	63 419 603	59 281 113	63 261 339	49 435 879	73 872 804	82 282 447	79 522 881	86 283 975	99 608 306
Ligeros	Soles	6 462 154	9 056 016	9 712 528	10 236 851	12 107 141	17 781 505	20 609 499	18 017 926	17 275 929	18 167 938	14 902 282	24 517 882	26 804 412	26 344 969	28 082 003	31 466 216
Pesados	Soles	16 114 736	25 744 524	26 732 243	27 130 818	30 422 554	40 455 489	44 879 096	45 401 678	42 005 184	45 093 401	34 533 597	49 354 921	55 478 035	53 177 912	58 201 972	68 142 089

c) Accidentes																	
Accidentes	Personas	667	650	593	594	612	606	732	615	529	585	526	552	450	483	463	580
Heridos	Personas	417	441	563	384	582	585	462	442	403	295	254	256	185	279	268	263
Fallecidos	Personas	52	53	75	39	53	55	63	49	37	27	26	45	27	57	36	33



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez
**Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

María Alejandra Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente
Marisol Huamán Velasque – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Lady Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante