



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión de la Red Vial N 4: Tramo Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry

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: Concesión de la Red Vial N 4: Tramo Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry

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@ositran.gob.pe



RESUMEN EJECUTIVO.....	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
I.1. Composición de la Empresa	7
I.2. Principales características del contrato de concesión	7
I.3. Área de Influencia	9
I.4. Infraestructura y equipamiento	10
I.5. Hechos de importancia.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	11
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	12
III.1.Evolución del tráfico	12
III.2.Servicios obligatorios	16
IV. RÉGIMEN TARIFARIO	18
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	20
V.1. Inversiones.....	20
V.2. Pagos al Estado	21
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	22
VI.1. Niveles de servicio	22
VI.2. Indicador de tráfico	23
VI.3. Accidentes	23
VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades.....	27
VII. INDICADORES COMERCIALES.....	27
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	29
VIII.1. Estados Financieros	29
VIII.2. Indicadores Financieros.....	34
IX. CONCLUSIONES	37
X. ANEXOS.....	39



GRÁFICOS

Gráfico 1	Mapa de la Red Vial N° 4.....	9
Gráfico 2	Evolución del tráfico, 2011 – 2025.....	12
Gráfico 3	Evolución del tráfico mensual, años 2024-2025.....	13
Gráfico 4	Tráfico mensual por tipo de vehículo, 2025.....	13
Gráfico 5	Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025.....	14
Gráfico 6	Evolución del tráfico en ejes cobrables, 2022-2025 (Porcentaje).....	15
Gráfico 7	Llamadas a la Central de Emergencias, 2014-2025.....	17
Gráfico 8	Asistencias mecánicas, 2014-2025.....	18
Gráfico 9	Asistencias médicas, 2014 – 2025.....	18
Gráfico 10	Evolución de inversiones reconocidas, 2010-2025.....	21
Gráfico 11:	Obras ejecutadas 2025.....	21
Gráfico 12	Aporte por Regulación, 2013 – 2025.....	22
Gráfico 13	Intensidad Media Diaria (IMD), 2024-2025.....	23
Gráfico 14	Número de accidentes 2024-2025.....	24
Gráfico 15	Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025.....	25
Gráfico 16	Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2025.....	26
Gráfico 17	Indicadores de accidentes, 2015-2025.....	26
Gráfico 18	Reclamos presentados por los usuarios 2011-2025.....	27
Gráfico 19	Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2025.....	28
Gráfico 20	Recaudación de peaje mensual, 2024–2025.....	28

CUADROS

Cuadro 1	Datos Generales de la Concesión.....	7
Cuadro 2	Modificaciones contractuales.....	8
Cuadro 3	Tramos viales de la Red Vial N° 4.....	10
Cuadro 4	Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2024-2025.....	14
Cuadro 5	Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025.....	16
Cuadro 6	Motivo de llamada de emergencia, 2025.....	17
Cuadro 7	Tarifas aplicadas por el concesionario, 2025.....	20
Cuadro 8	Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025.....	24
Cuadro 9	Personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2025.....	25
Cuadro 10	Ingresos por servicios, 2024 - 2025.....	29
Cuadro 11	Costos de prestación de servicios, 2024 – 2025.....	30
Cuadro 12	Gastos de administración, 2024 – 2025.....	31
Cuadro 13	Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2025.....	31
Cuadro 14	Estado de Situación Financiera, 2024 - 2025.....	32
Cuadro 15	Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 - 2025.....	33
Cuadro 16	Ratios de Liquidez, 2024 - 2025.....	35
Cuadro 17	Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024 - 2025.....	35
Cuadro 18	Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025.....	36



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2025, de la Concesión de la Red Vial N° 4 - Tramo Vial: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry (en adelante, Red Vial N° 4). En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al Estado, entre otros.

El 18 de febrero de 2009, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C. (en adelante, el Concesionario o AUNOR) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación de la Red Vial N° 4. La Concesión es de tipo autofinanciada y se otorgó por un plazo de 25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión.

El principal servicio prestado por el Concesionario es brindar acceso y uso a la vía en los niveles de servicio que establece el Contrato de Concesión. Dicho contrato estipula además que el Concesionario debe prestar los servicios de central de emergencia, comunicación en tiempo real, estación de la Policía Nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico como parte de sus servicios obligatorios.

En ese sentido, en el 2025 circularon por la vía concesionada 12,6 millones de vehículos, lo cual representó un incremento de 19,4 % en relación con el año anterior. Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2025, el 46,6 % corresponde a vehículos livianos y el 53,4 % restante a vehículos pesados.

En este contexto de crecimiento del tráfico, a partir del 6 de marzo de 2025 entró en operación la estación de peaje Santa, incorporándose a las unidades de peaje de la Red Vial N° 4 y ampliando la cobertura del sistema de peajes.

El flujo vehicular en el 2025 se concentró principalmente por la unidad de Peaje de Virú, que registró el paso de 3,9 millones de vehículos (31,2 % del total), seguida de la estación Km 402+760 con 2,8 millones de vehículos (22,2 %); mientras que la estación de Fortaleza recibió 2,5 millones de vehículos (19,4 %). En el caso de la estación de Huarmey se registraron 2,2 millones de vehículos (17,5 %). Para el año 2025, además, se registraron 1,2 millones de vehículos en la estación Santa, representando el 9,7 % del tráfico total.

Durante 2025, se ha reconocido USD 6,47 millones por inversión ejecutada, con lo cual, al cierre de dicho año, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 332,13 millones, lo que representa un avance de 72,2 % en la inversión comprometida (USD 460,29 millones).

Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 4,43 millones durante el 2025, lo que representó un incremento de 60,5 % con respecto al aporte efectuado el 2024 (S/ 2,76 millones).

El número de accidentes se incrementó en 8,2 %, alcanzando un nivel de 407 en el año 2025. En particular, se puede observar que 681 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito, mientras que 39 personas fallecieron como consecuencia de los accidentes ocurridos en 2025.

En 2025, la recaudación por concepto de peaje alcanzó los S/ 364,27 millones (incluido IGV), lo que representó un incremento de 22,9 % en relación con el año anterior. El 83,0 % del monto del 2025 se debe al pago efectuado por los vehículos pesados, mientras que el 17,0 % a los pagos de vehículos ligeros. Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por peajes y construcción cayeron en 34,9 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 542,6 millones a S/ 353,5 millones, impulsado por los menores ingresos por construcción. Asimismo, los costos totales para el ejercicio 2025 alcanzaron los S/ 155,3 millones, al caer un 56,9 % en relación con el ejercicio anterior.

Al cierre del año 2025, se observa que los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, registraron una ligera disminución de 2,6 % en términos interanuales, alcanzando los S/ 2 187,2 millones en comparación con los S/ 2 245,5 millones del 2024.



En cuanto a la liquidez de la empresa, los ratios financieros reflejan una contracción significativa en la capacidad para afrontar las obligaciones de corto plazo, donde la liquidez general cayó de 1,63 en el 2024 a 0,41 en el 2025. Este comportamiento responde principalmente al incremento sustancial del pasivo corriente por el traslado de obligaciones financieras a corto plazo.

Por su parte, los ratios de endeudamiento muestran una menor dependencia del financiamiento con terceros en términos estructurales. Ello se refleja en la reducción del indicador Deuda/Patrimonio, que pasó de 177,5 % en 2024 a 137,1 % en 2025, así como del endeudamiento del activo, que disminuyó de 64,0 % a 57,8 % en el mismo periodo. No obstante, se observa un fuerte incremento en el ratio de Calidad de la Deuda, el cual aumentó de 18,7 % a 83,3 %, evidenciando una alta concentración de pasivos de corto plazo en 2025.

Finalmente, los ratios de rentabilidad indican una mejora general en la eficiencia de la empresa, explicada por una menor participación de los costos de construcción. En particular, el margen neto pasó de 17,8 % en el 2024 a 32,6 % en el 2025, mientras que el ROE y el ROA ascendieron a 12,5 % y 5,3 %, respectivamente.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición de la Empresa

1. El 18 de diciembre de 2008, el Estado Peruano, representado por Proinversión, otorgó la Buena Pro de la Concesión de la Red Vial N°4 a AUNOR, empresa de derecho privado constituida en el Perú en febrero de 2009.
2. AUNOR es subsidiaria de Aleatica S.A.U. (antes OHL Concesiones S.A.U.) domiciliada en España, quien al cierre de 2025 posee el 99,997 % de las acciones de su capital social. Mientras que, con una participación de 0,003 %, Aleatica S.A. (PERÚ) es también accionista.
3. Aleatica es una compañía española fundada en el 2018 que actúa como operador puro de infraestructura de transporte en 7 países de Europa y América Latina¹. En tanto, COFIDES es una sociedad público-privada del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España, que gestiona fondos del Estado para fomentar la internacionalización de las empresas españolas y contribuir al desarrollo sostenible de los países emergentes².

I.2. Principales características del contrato de concesión

4. Conforme a lo establecido en la sección IV del Contrato de Concesión, la concesión tiene una vigencia de 25 años contados desde la fecha de suscripción del mismo, incluyendo el periodo de construcción. Dicho plazo podrá ser ampliado por el Concedente a solicitud del Concesionario, previa opinión del Regulador. El Cuadro N° 1 resume las principales características del contrato de concesión.

Cuadro 1 Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Accionistas de la Concesión	Aleatica S.A.U. (España) Aleatica S.A. (Perú) Compañía Española de Financiación del Desarrollo (España)
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras adicionales
Inversión comprometida	USD 460,29 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2025	USD 332,13 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	18 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	5

Fuente: Ficha de contrato de concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

5. La modalidad de la concesión es de tipo autosostenible, lo que significa que la recaudación por las tarifas de peaje en las cinco estaciones de cobro (Santa, Virú, Km 402+760, Huarmey y Fortaleza) deberán cubrir los costos de inversión, operación y conservación de la vía. El Contrato tiene como finalidad la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial N° 4 bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*), es decir, la transferencia de las actividades antes mencionadas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los tramos de la concesión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.
6. La Concesión comprende la ejecución de un conjunto de obras públicas que formaron parte del factor de competencia en la licitación. Así, el Estado consideró una longitud mínima de 170 kilómetros de construcción, del total de la longitud de la segunda calzada por construir (283,42 km), a partir de la cual los postores realizarían sus ofertas. Dado que los postores ofrecieron

¹ <https://www.aleatica.com/compania/>

² <https://www.cofides.es/quienes-somos>



construir el total de la vía, se consideró como factor de desempate la construcción de obras adicionales.

7. De este modo, el Concesionario se comprometió a la construcción del total de la segunda calzada entre Pativilca y Trujillo, así como a la ejecución de las siguientes obras de desempate: i) construcción de las vías de evitamiento en Virú, Casma y Huarmey; y, ii) construcción de 8 óvalos, 20 pasos peatonales y 10 pasos superiores (ver cuadro N° 5). Según el Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante, EDI), la inversión referencial para la ejecución de todas las obras comprometidas asciende a aproximadamente USD 286,2 millones.
8. En relación con el régimen tarifario, de acuerdo a la Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente (más IGV) en las unidades de peaje existentes. Posteriormente, a partir de la entrega del tramo cruce de la Panamericana Norte con el puerto de Salaverry - Santa de la calzada actual, las tarifas podrán alcanzar un monto equivalente a USD 1,50 (más IGV). Una vez culminadas y aceptadas las obras de la segunda calzada (283,42 km continuos) el Concesionario podrá aplicar un incremento tarifario a USD 2,00 (más IGV) en las unidades de peaje de Fortaleza, Km 402+760 (ex vesique) y Virú. Asimismo, según la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión, se prevé un reajuste tarifario, por inflación y tipo de cambio, cada 12 meses de forma ordinaria.
9. De acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente por concepto de supervisión de obras el 4 % del presupuesto aprobado en el EDI. En caso existan obras adicionales ejecutadas por el Concesionario, se aplicará el 4 % mencionado sobre el valor de las obras adicionales. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 15.20, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación, que asciende al 1 % de los ingresos totales.

Modificaciones contractuales

10. A diciembre del 2025, la concesión Red Vial 4 cuenta con 5 modificaciones contractuales. En el siguiente cuadro se detalla la fecha de suscripción de cada adenda, así como las principales modificaciones efectuadas.

Cuadro 2	
Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	7 de setiembre de 2015
Principales temas:	(1) Permitir la introducción de modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado de la segunda calzada, siempre y cuando estén orientadas a mejoras técnicas y/o funcionales para cumplir con la meta del proyecto. (2) Establece la posibilidad de que el Concesionario pueda ejecutar los rescates arqueológicos dentro del Derecho de Vía solicitados por el Ministerio de Cultura, con cargo a los recursos del Concedente, bajo concepto de interferencias. (3) Incorporar modificaciones al procedimiento de Arbitraje. (4) Modificar el mecanismo de activación del incremento de la tarifa establecida en el literal d) de la cláusula 9.8, con la finalidad que estos se den cuando se construyan las Segundas Calzadas entre peaje y peaje, sin considerar las vías de Evitamiento.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	22 de julio de 2016
Principales temas:	(1) Establecer un procedimiento por medio del cual el Concesionario ejecute la Obra Vial Nueva No Ofertada (Vía de Evitamiento Chimbote). (2) Precisar las condiciones para el incremento y ajuste de la Tarifa en las unidades de peaje. (3) Corregir un error material en la fórmula para el cálculo de los Niveles de Servicio Globales de un Sub Tramo.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	3 de abril de 2017
Principales temas:	(1) Se incluyó la definición de Conservación de Emergencia. (2) Encargar la elaboración de Estudios Definitivos de Ingeniería e Instrumentos de Gestión Ambiental al Concesionario. (3) Inclusión de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, a fin de posibilitar la ejecución de las labores de mantenimiento de la calzada actual, hasta antes de la entrega al Concesionario de las obras de puesta a punto.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	28 de octubre de 2019



Principales temas:

- (1) Modificar y precisar las Cláusulas 1.14.1, 1.14.2, referidas a los Acreedores permitidos y caducidad del Contrato; modificar el Anexo-II, e incluir el Anexo II B del Contrato de Concesión.
- (2) Modificar y precisar la Cláusula 1.14.42, referida a la inclusión de las Obras de Desempate y de la Obra Vial Nueva No Ofertada dentro de la definición del Estudio definitivo de Ingeniería.
- (3) Modificar y precisar las Cláusulas referidas al Término por Mutuo Acuerdo (16.3), Valor contable Neto del intangible (16.14 y 16.16), Valorización por Caducidad (16.19).
- (4) Modificar y precisar la Cláusula 16.21, referida a el Procedimiento para la Subsanción en caso de incumplimiento del Concesionario.

Adenda 5

Fecha de suscripción: 28 de enero de 2025

Principales temas: (i) Sustituir la descontinuada tasa LIBOR por la nueva tasa de referencia SOFR en el contrato de concesión, lo que conlleva a la actualización de los intereses por retrasos en los pagos del Estado (para procedimientos como el IMAG y el Equilibrio Económico) aplicando la nueva tasa más un 1 %, la modificación de los formatos de las Garantías de Fiel Cumplimiento para que apliquen la tasa SOFR más un margen de 2.26161 % en caso de demoras bancarias, y el establecimiento de un plazo máximo de 30 días calendario para que el concesionario efectúe el intercambio de sus garantías actuales por los nuevos modelos.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

I.3. Área de Influencia

11. La Red Vial N° 4 conecta las ciudades de Pativilca, Huarmey, Casma, Chimbote, Chao, Salaverry y Trujillo, comunicando las provincias de Lima, Ancash y La Libertad. Forma parte integral de la Panamericana Norte con una extensión de 356 Km y se interconecta con la concesión de la Red Vial N° 5 en su extremo sur. Por el norte, la autopista llega hasta la ciudad de Trujillo, por el sur hasta Pativilca en Lima, por el oeste llega hasta el Puerto de Salaverry y por el este hasta Caraz en el Callejón de Huaylas.
12. La zona de influencia de la concesión posee una actividad agrícola y minera importante y, por su cercanía con Lima Metropolitana, esta se encuentra dentro de su zona de abastecimiento, además de conectar los puertos de Salaverry y Chimbote.

Gráfico 1
Mapa de la Red Vial N° 4



Fuente: Plan de Negocios 2026 de la Red Vial 4.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán



I.4. Infraestructura y equipamiento

13. La Red Vial N° 4 tiene una longitud de 396 kilómetros que forman parte de la Carretera Panamericana Norte, encontrándose dividida en cuatro tramos (ver cuadro N°3).
14. A lo largo de la vía operan 5 estaciones de peaje³, las cuales cuentan con servicios higiénicos. Asimismo, el concesionario cuenta con una Central de Atención de Emergencias que permite dar asistencia las 24 horas del día todo el año a los usuarios de la vía, en caso requieran servicio de auxilio vial, ambulancias o grúas.

Cuadro 3
Tramos viales de la Red Vial N° 4

Ruta	Tramo	Sub-tramo	Inicio	Fin	Longitud (Km)
R 1N	Pativilca - Santa	Pativilca - Huarmey	206,7	292,2	85,50
		Huarmey - Casma	292,2	381,82	89,62
		Casma - Chimbote	381,82	416,1	34,28
		Chimbote - Santa	416,1	448,64	32,54
R 1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa - Chao	448,64	512,8	64,19
		Chao - Virú	512,8	528,25	15,42
		Virú - Cruce Pan. Norte con Puerto Salaverry	528,25	557,01	28,76
R 10	Pto. Salaverry - Empalme R01N	Salaverry - Empalme R01N	0	5,9	5,90
-	Vía de Evitamiento Chimbote (VECH)	-	415+258	453+718	40,0
Longitud Total					396,21

Fuente: Contrato de concesión y Plan de Negocios AUNOR 2026.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán

15. Como parte de su equipamiento, AUNOR cuenta con 35 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con tecnología celular y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia, tienen como objetivo que los usuarios puedan utilizarlos para reportar incidentes o solicitar ayuda en caso de emergencias.
16. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición grúas para vehículos pesados y livianos, así como ambulancias para la atención de usuarios. Las mismas permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las estaciones de pesaje, dos de las cuales son fijas y una es móvil.

I.5. Hechos de importancia

17. Respecto de la Red Vial 4, en marzo de 2025 se iniciaron las operaciones de la Obra Vial No Ofertada Vía de Evitamiento Chimbote, que comprende 39,8 kilómetros de vía asfaltada en doble calzada, así como, la Primera Fase de la Unidad de Peaje Santa, ambas obras se ejecutaron en el marco de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. En marzo de 2025 se iniciaron las Obras Provisionales de la Vía de Evitamiento Chimbote que comprende la instalación de puentes peatonales provisionales, medidas complementarias de seguridad vial, iluminación de óvalos de la Vía de Evitamiento Chimbote.
18. Se informó además la puesta en funcionamiento de la Vía de Evitamiento Chimbote, una obra clave dentro de la Red Vial 4 que permitirá reducir significativamente el tráfico vehicular en el norte del país⁴. Este proyecto busca desviar el tránsito pesado fuera de la zona urbana de Chimbote, mejorando la fluidez, seguridad vial y reduciendo tiempos de viaje para los usuarios. Además, la obra forma parte de los esfuerzos de la concesionaria por modernizar la

³ Las estaciones de peaje de Santa, Fortaleza, Huarmey, Vesique (402+760) y Virú.

⁴ Ver referencia aquí: <https://www.aunor.pe/evitamiento-chimbote-via-clave-para-reducir-el-trafico-vehicular-hacia-el-norte-entra-en-funcionamiento/>



infraestructura vial y optimizar la conectividad entre regiones, beneficiando tanto al transporte de carga como a los viajeros.

19. La concesionaria anunció la ejecución de trabajos de mantenimiento mayor en el puente Huambacho, ubicado en la Panamericana Norte, como parte de su compromiso con la seguridad y conservación de la infraestructura vial⁵. Las labores incluyeron el reemplazo de elementos estructurales clave para garantizar la estabilidad y prolongar la vida útil del puente, implementándose además un desvío temporal para mantener la fluidez del tránsito durante la intervención.

II. OFERTA DE SERVICIOS EN LA INFRAESTRUCTURA

20. A través del Contrato de Concesión, se transfirió a Autopista del Norte la potestad de prestar un servicio público a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares e índices de serviciabilidad propios de la explotación de los tramos.
21. Asimismo, como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las tres unidades de peaje existentes a la firma de la Concesión, la unidad de peaje Fortaleza concluida en febrero de 2011 y la unidad de peaje Santa concluida en marzo de 2025.
 - Estación de peaje de Virú (km 525+000)
 - Estación de Vesique (km 419)
 - Estación de Huarmey (km 291+800)
 - Estación de Fortaleza (km 220+280)
 - Estación de Santa (km 18+350)
22. No obstante lo anterior, en enero de 2017, la alcaldesa del Santa solicitó al MTC reubicar el peaje de Vesique y suspender el incremento tarifario de USD 0,50 para dicha unidad de Peaje hasta su reubicación. Es así como se instaló la Unidad de Peaje a la altura del Km 402+760 de la Carretera Panamericana Norte, cuyo cobro comenzó el 19 de abril de 2018. En ese sentido, actualmente, existen cinco (5) estaciones de Peaje: Santa, Fortaleza, Huarmey, km 402+760 y Virú.
23. El Contrato de Concesión establece que AUNOR tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
 - Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
 - Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema, al menos, deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia.
 - Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 km.
 - Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control.
24. El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje. Si el servicio de traslado de un vehículo excediera los 100 km, el Concesionario está facultado a cobrar por el servicio de traslado que exceda la distancia en la que servicio es gratuito.
25. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a

⁵ Ver referencia aquí: <https://www.aunor.pe/evitamiento-chimbote-via-clave-para-reducir-el-trafico-vehicular-hacia-el-norte-entra-en-funcionamiento/>



elevant los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.

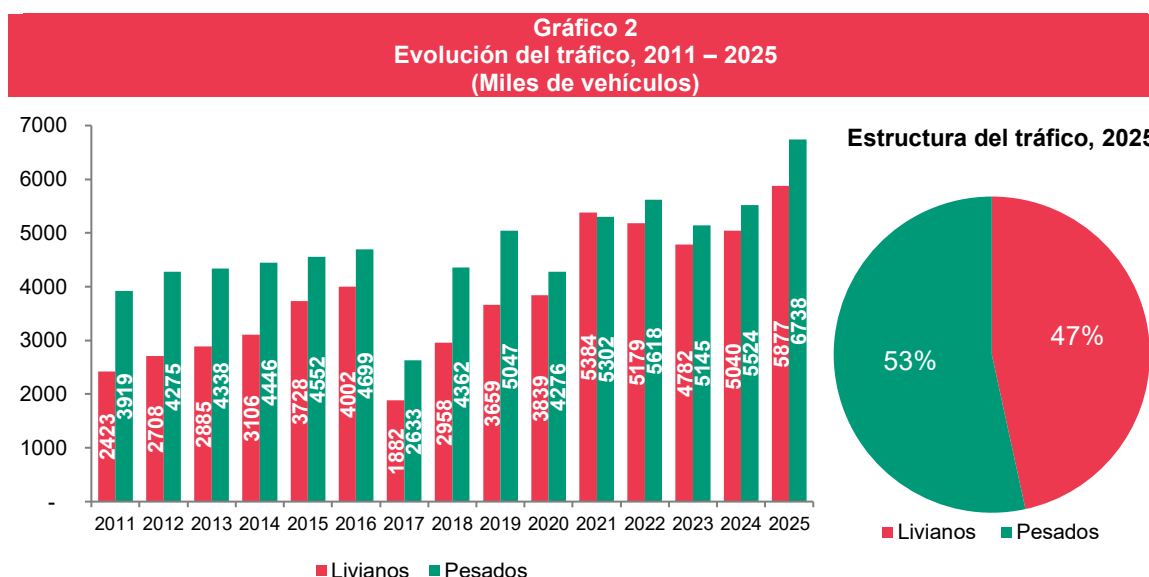
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Evolución del tráfico

A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en 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, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁶.

Tráfico en unidades vehiculares

Durante el 2025, el total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada se incrementó a 12,6 millones, lo cual representó un nivel superior en 19,4 % respecto del año 2024. Este incremento responde al mayor flujo de tráfico de vehículos pesados (21,9 %) y de vehículos ligeros (16,6 %), impulsado a su vez por la puesta en marcha de la estación Santa el 6 de marzo del 2025, la cual registró un volumen de tráfico significativo. De no haberse considerado dicha estación, el incremento anual habría sido de 7,8 %.



Fuente: Autopista del Norte - AUNOR

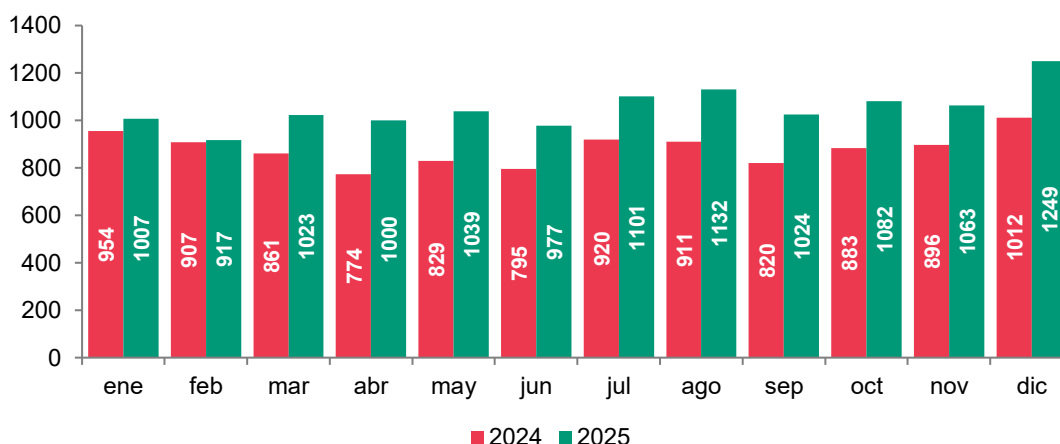
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

26. En el Gráfico N° 3, se observa la evolución mensual del tráfico total durante 2025 en comparación con el 2024. Como se aprecia, en 2025 se registró una expansión del tráfico en comparación con el año anterior, impulsada por el flujo vehicular registrado en la nueva estación Santa. Particularmente, en los meses de abril (29,2 %) y mayo (25,3 %) se registraron los mayores incrementos porcentuales del tráfico con relación a los mismos meses del año anterior. Durante los dos primeros meses del año, cuando la estación Santa aún no estaba en operación, el tráfico solo se incrementó en 5,5 % en enero y 1,0 % en febrero.

⁶ 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 declaracion.estadistica@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.



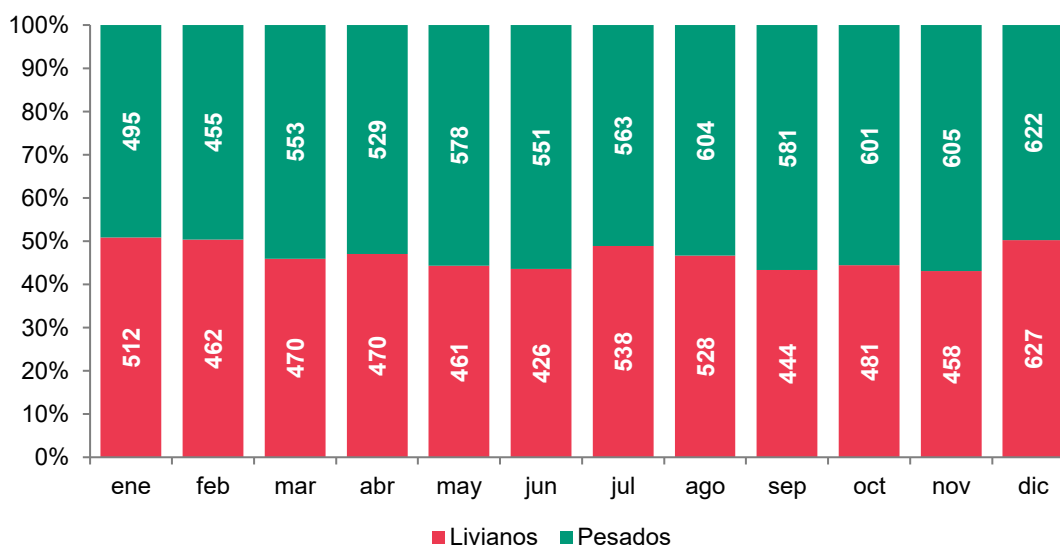
Gráfico 3
Evolución del tráfico mensual, años 2024-2025
(Miles de vehículos)



Fuente: Autopista del Norte – AUNOR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

27. Del total de vehículos contabilizados en 2025 (12,6 millones), el 46,6 % correspondió a vehículos livianos y el 53,4 % restante a vehículos pesados. El mayor flujo de vehículos ligeros se registró en los meses de enero y febrero, cuando la estación Santa aún no estaba en operación, así como en diciembre de 2025.

Gráfico 4
Tráfico mensual por tipo de vehículo, 2025
(Miles de vehículos)



Fuente: Autopista del Norte - AUNOR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

28. Por otro lado, con relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje durante 2025, se puede observar que por la estación de Virú transitaron la mayor cantidad de vehículos, con 3,9 millones de vehículos (31,2 % del total), seguida por la estación km 402+760 con 2,8 millones de vehículos (22,2 %); mientras que la estación de Fortaleza registró 2,5 millones de vehículos (19,4 %). La estación de Huarmey, por su parte, registró el paso de 2,2 millones de vehículos, correspondientes al 17,5 % del tráfico total, mientras que la estación de Santa registró 1,2 millones de vehículos (9,7 %).



29. En relación a la variación del tráfico por unidad de peaje, todas las estaciones registraron una expansión del tráfico cercanas al 9 %, excepto la de Virú que se incrementó un 6,2 % respecto a lo registrado en el 2024.

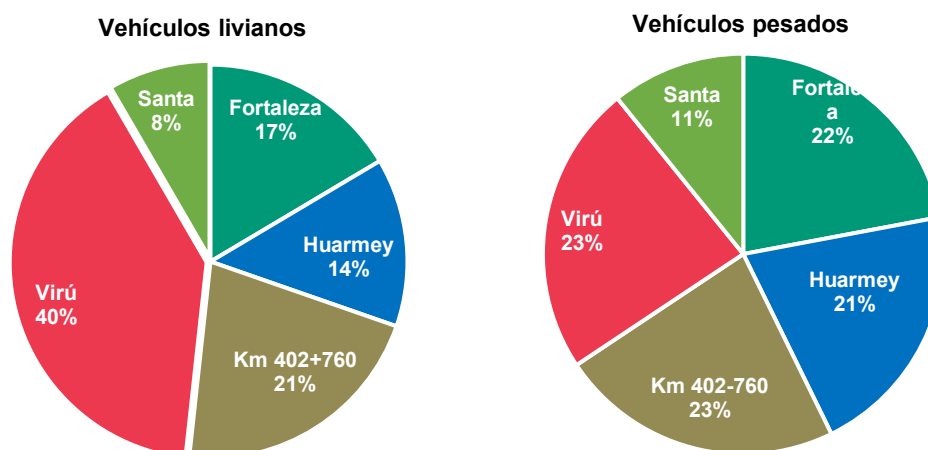
Cuadro 4 Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2024-2025 (Miles de vehículos)					
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2024	2025	Flujo	var. %
Livianos	Fortaleza	905	967	63	6,9 %
	Huarmey	755	815	60	7,9 %
	Km 402+760	1134	1257	124	10,9 %
	Virú	2247	2345	98	4,4 %
	Santa	-	492	492	-
Pesados	Fortaleza	1348	1485	137	10,2 %
	Huarmey	1276	1395	119	9,3 %
	Km 402+760	1446	1543	98	6,7 %
	Virú	1454	1585	131	9,0 %
	Santa	-	729	729	-
Total	Fortaleza	2253	2453	200	8,9 %
	Huarmey	2031	2210	179	8,8 %
	Km 402+760	2580	2801	221	8,6 %
	Virú	3700	3930	230	6,2 %
	Santa	-	1221	1221	-

Fuente: Autopista del Norte - AUNOR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

30. Es preciso acotar que en el 2025 del total de tráfico de vehículos pesados que circularon por la vía, la mayor parte transitó por la estación de Virú con el 23,5 % (1,59 millones) seguido por km 402+760 con el 22,9 % (1,54 millones) y Fortaleza con 22,0 % (1,49 millones), Por otro lado, respecto del total de vehículos livianos, también la estación de Virú fue la que concentró la mayor cantidad de los mismos, con el 39,9 % (2,35 millones) seguido por la estación de km 402+760 con 21,4 % (1,26 millones).

Gráfico 5
Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025
(Porcentaje)



Fuente: Autopista del Norte - AUNOR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Tráfico en ejes cobrables

31. En relación al tráfico de vehículos pesados⁷, en 2025 se contabilizó un total de 28,6 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje, lo que representó un incremento de 23,6 % en relación a lo registrado en el 2024 (23,2 millones de ejes cobrables).



Fuente: Autopista del Norte - AUNOR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

32. Con respecto al tráfico de vehículos pesados según ejes cobrables, en 2025 se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 3 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (15,5 millones de ejes)⁸. De las 5 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Km 402+760 presentó mayor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 6,5 millones de ejes, siendo el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables. Por otra parte, la estación de Santa presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 3,2 millones de ejes, muy por debajo de las demás estaciones que registraron entre 6,1 millones y 6,5 millones de ejes.

⁷ Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.

⁸ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers y lácteos.



Cuadro 5
Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

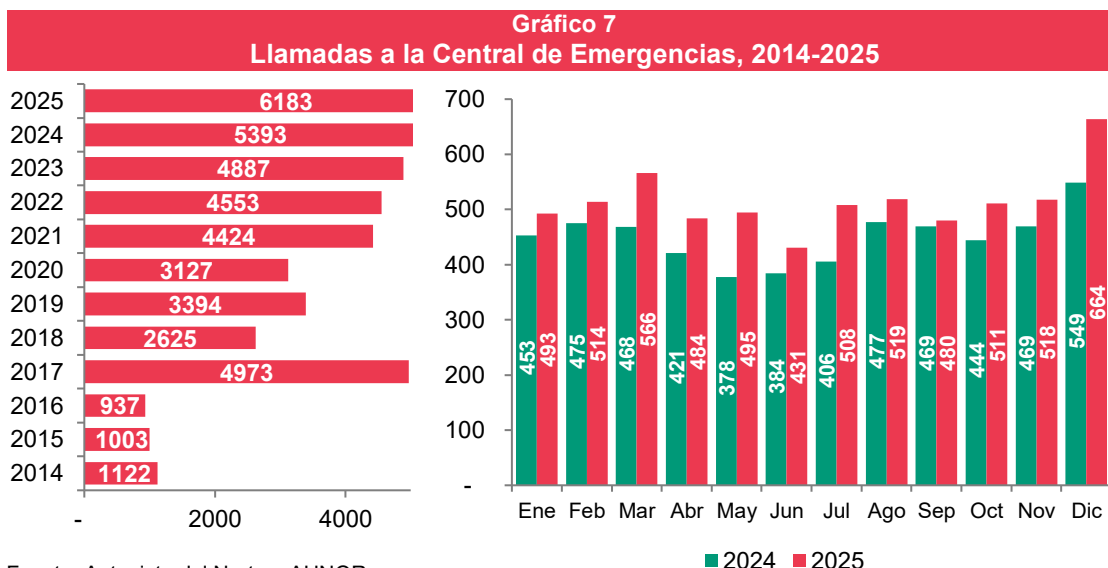
Unidad de peaje	Número de ejes cobrables							Total
	Ligeros	2	3	4	5	6	7 a más	
Unidades vehiculares								
Fortaleza	967 499	208 281	425 922	102 747	127 606	609 477	11 064	1 485 097
Huarmey	814 691	174 221	409 972	99 374	122 761	577 556	11 166	1 395 050
Km 402+760	1 257 464	288 093	428 860	106 757	124 402	584 032	11 290	1 543 434
Virú	2 344 979	372 845	443 307	113 133	125 102	521 927	8638	1 584 952
Santa	491 889	101 493	200 495	59 457	71 866	289 763	6114	729 188
Ejes cobrables								
Fortaleza	967 499	416 562	1 277 766	410 988	638 030	3 656 862	79 399	6 479 607
Huarmey	814 691	348 442	1 229 916	397 496	613 805	3 465 336	80 424	6 135 419
Km 402+760	1 257 464	576 186	1 286 580	427 028	622 010	3 504 192	81 343	6 497 339
Virú	2 344 979	745 690	1 329 921	452 532	625 510	3 131 562	62 490	6 347 705
Santa	491 889	202 986	601 485	237 828	359 330	1 738 578	44 437	3 184 644

Fuente: Autopista del Norte - AUNOR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

III.2. Servicios obligatorios

33. El Contrato de Concesión establece además que AUNOR tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:
- **Servicio de Central de Emergencia**, que funcionará durante las 24 horas.
 - **Sistema de comunicación** en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia.
 - **Servicio de ambulancia** para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - **Servicio de traslado de vehículos** que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima.
34. Así, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con la atención a los usuarios de la vía concesionada, el Concesionario proporcionó el Servicio de Atención de Emergencias, el cual brinda asistencia telefónica a los usuarios que atraviesen situaciones de emergencia durante su viaje por la carretera.
35. De este modo, durante el 2025 se registraron en total 6183 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo que representó un aumento de 14,6 % respecto al año anterior, en línea con la expansión del tráfico y la puesta en operación de la estación Santa. Producto de esto, en todos los meses de 2025 se registró una mayor cantidad de llamadas de emergencia, siendo marzo, agosto y diciembre los meses con los niveles más elevados.



Fuente: Autopista del Norte – AUNOR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

36. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio vial (90,8 %); mientras que las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 6,6 %. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos (98,9 %), mientras que sólo el 1,1 % lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro 6
Motivo de llamada de emergencia, 2025
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Celular	Postes SOS	Otros	
Auxilio Vial	47	5567	5549	65	0	5614
Accidente de Tránsito	9	398	405	2	0	407
Auxilio Médico	0	162	161	1	0	162
	56	6127	6115	68	0	6183

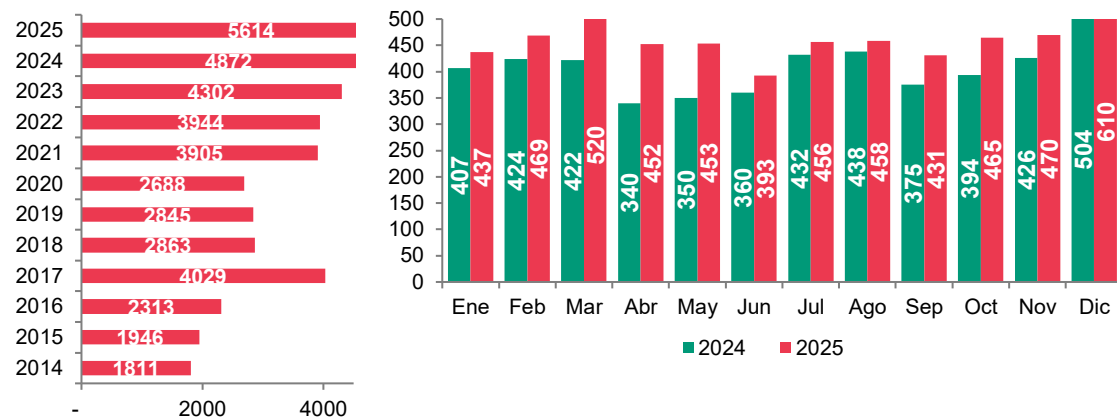
Fuente: Autopista del Norte – AUNOR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

37. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante 2025, el Concesionario proporcionó un total de 5614 servicios de atención de asistencia mecánica a lo largo del año, lo cual representó un aumento de 15,2 % en relación al año anterior. En diciembre de 2025 se registró el mayor uso de este servicio con 610 atenciones. Cabe indicar que para proporcionar dicho servicio el Concesionario cuenta con grúas pesadas y livianas, que le permiten el traslado de los vehículos que así lo requieran, además del servicio de patrullaje móvil para el auxilio del usuario a lo largo de toda la vía.



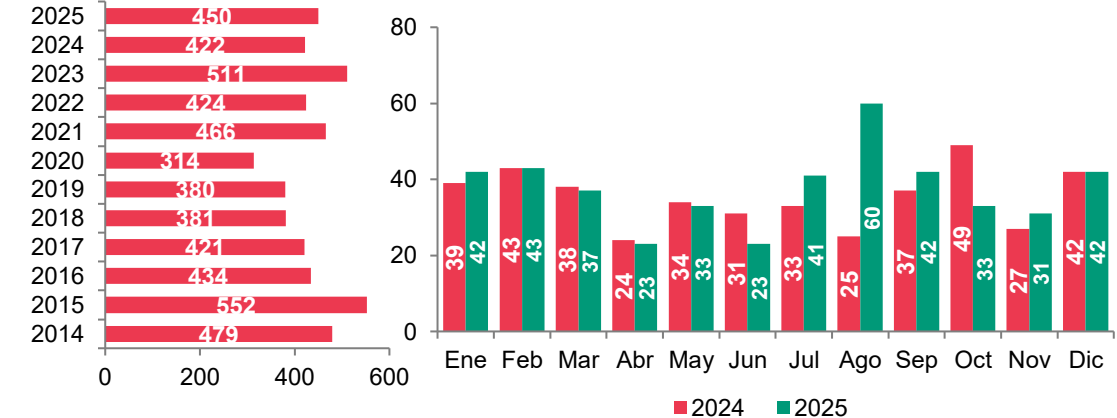
Gráfico 8
Asistencias mecánicas, 2014-2025



Fuente: Autopista del Norte - AUNOR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

38. Adicionalmente, durante 2025, AUNOR atendió un total de 450 emergencias relacionadas con atenciones médicas, cifra superior en 6,6 % con relación al año anterior (422). Los meses de febrero y agosto son los que registraron el mayor número de atenciones médicas proporcionadas por el Concesionario, con 43 y 60 asistencias, respectivamente. Para este tipo de eventos, AUNOR cuenta con una ambulancia equipada para proporcionar el servicio de asistencia de salud para los usuarios de la ruta en situaciones de emergencia.

Gráfico 9
Asistencias médicas, 2014 – 2025



Fuente: Autopista del Norte - AUNOR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. RÉGIMEN TARIFARIO

39. En relación con las tarifas, de acuerdo a lo establecido en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación, en las unidades de peaje existentes el Concesionario debe cobrar el peaje vigente más IGTV. Posteriormente, las tarifas podrán incrementarse conforme a lo siguiente:

- (i) A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del Tramo Cruce de la Panamericana Norte con el puerto de Salaverry - Santa de la Calzada Actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de Peaje comprendida dentro de dicho Tramo un Peaje de USD 1,50 (más IGTV).



- (ii) En las demás unidades de peaje correspondientes a la calzada actual, el Concesionario podrá establecer una tarifa de peaje igual a USD 1,50 (más IGV) cuando se produzca la entrega del Tramo Santa – Pativilca.
- (iii) A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación total o parcial de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo recibido, un peaje igual a USD 2,00 (más IGV). La tarifa antes mencionada se activará, para el caso del primer peaje, sólo cuando se produzca la aceptación de al menos 60 km de obras ejecutadas por el Concesionario; mientras que para los peajes siguientes cuando se haya aceptado las obras hasta el peaje correspondiente.
- (iv) A partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de la Obras de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario (283,42 km continuos), éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, una tarifa de USD 2,00 (más IGV).
40. En relación con la Unidad de Peaje Santa, se constituye como la quinta estación de peaje de la Concesión, implementada como mecanismo de compensación al Concesionario por la ejecución de la obra adicional denominada “Vía de Evitamiento Chimbote”, ubicándose dicha unidad en el Km 18+350 de la Vía Evitamiento Chimbote. En ese sentido, la recaudación en la referida unidad de peaje se inició el 6 de marzo de 2025 a las 00:00 horas, una vez producida la aceptación por parte del Estado de las obras correspondientes a la Primera Fase, resultando de aplicación lo dispuesto en los literales (iii) y (iv) precedentes, por lo que la tarifa base de USD 2,00 (más IGV) se materializa en el cobro efectivo al usuario.
41. Cabe mencionar que todas las tarifas serán cobradas en Soles, para lo cual se utilizará el tipo de cambio vigente en la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario. Con cada aceptación de obras se ajustará el tipo de cambio correspondiente a la fecha de la última entrega, a fin de que se utilice el mismo tipo de cambio en todas las unidades de peaje.
42. La cláusula 9.9 del Contrato de Concesión prevé un reajuste tarifario, por inflación y tipo de cambio, cada 12 meses de forma ordinaria, según el siguiente método de ajuste⁹:
- $$Peaje_i = \left[(USD\ 1,50 * 50\%) \times \left(\frac{CPI_i}{CPI_0} \right) \times TC_i \right] + \left[(USD\ 1,50 * 50\%) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_0} \right) \times TC_0 \right]$$
- Donde:
- Peaje: Es el monto a cobrar en Soles, sin incluir el IGV.
Periodo i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
Periodo 0: (Usualmente) es el mes de entrega de las Obras.
CPI: Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América.
TC: Promedio del Tipo de Cambio promedio ponderado de Compra y de Venta, publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS).
IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.
43. Conforme a lo previsto en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, en el 2025 se efectuó el reajuste ordinario anual de las tarifas que corresponde aplicar en las estaciones de peaje que forman parte de la Concesión de la Red Vial N° 4. La fórmula de reajuste tarifario incorpora un componente de inflación (IPC de Lima metropolitana y CPI de Estados Unidos de Norteamérica) y un componente de tipo de cambio.
44. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas (Peaje + IGV) vigentes en el 2025 y los del 2024. Como se observa, en 2025 las estaciones de Virú y Km 402+760 registraron un incremento tarifario del 2,8 % respecto a 2024. Mientras que en las estaciones de Huarmey y Fortaleza, el aumento fue del 1,9 % en el mismo periodo.

⁹ Cabe mencionar que, en aquellas unidades de peaje donde la tarifa sea de USD 2,00 (sin IGV), se aplicará la misma fórmula, con la diferencia que en lugar de consignar USD 1,50 se deberá consignar USD 2,00.



Cuadro 7
Tarifas aplicadas por el concesionario, 2025
(En Soles)

Vigencia	Unidad de Peaje	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Tarifa 2025 / 2024
29 de enero de 2025	Virú	10,70	11,00	2,8 %
	Huarmey	10,40	10,60	1,9 %
	Fortaleza	10,60	10,80	1,9 %
	Km 402+760	10,70	11,00	2,8 %
6 de marzo de 2025	Santa	-	8,80	-

Fuente: Autopista del Norte - AUNOR

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

45. Conforme a la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión, las tarifas diferenciadas, es decir, las tarifas especiales otorgadas a ciertos vehículos por el MTC son actualizadas manteniendo siempre la proporcionalidad con la relación a las tarifas. Es responsabilidad del Concedente entregar al Concesionario la relación de vehículos que se encuentran sujetos al régimen de Tarifa Diferenciada por cada unidad de peaje.

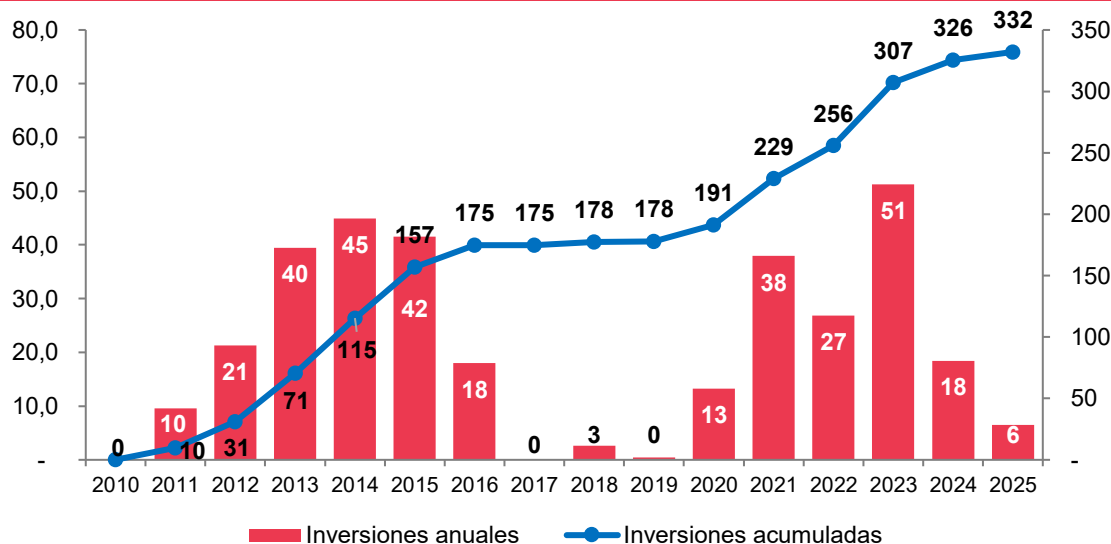
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

46. La principal obra contemplada en el Contrato de Concesión es la construcción de la segunda calzada desde Pativilca (Lima) hasta el desvío Salaverry (La Libertad), con una extensión total de 283,42 km. La inversión total estimada para dicha obra asciende a USD 190 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en el EDI. Por su parte, la inversión referencial para el resto de obras de desempate (3 vías de evitamiento, 8 óvalos, 10 pasos a desnivel y 20 puentes peatonales) es de aproximadamente USD 96 millones. De este modo, para la ejecución de todas las obras antes señaladas, AUNOR se comprometió a efectuar un total de inversiones que asciende a USD 286,16 millones.
47. Mediante la adenda N° 2 al Contrato de Concesión, suscrita el 22 de julio de 2016 se encargó al Concesionario la construcción de la Vía de Evitamiento Chimbote, la cual presenta una longitud total de 39,7 kilómetros, ubicado referencialmente entre los Kilómetros 415,3 y Kilómetro 453,7 de la Panamericana Norte. El plazo de la obra fue de 18 meses, iniciando el 28 de febrero de 2021 y culminando su ejecución en agosto de 2024, siendo la fecha de puesta en operación la obra en marzo de 2025.
48. De esta manera, al compromiso de inversión antes señalado se agregó el monto correspondiente a la obra de la Vía de Evitamiento (USD 174,13 millones), ascendiendo así el total de inversiones comprometidas a USD 460,29 millones.



Gráfico 10
Evolución de inversiones reconocidas, 2010-2025
(Millones de USD, con IGV)



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

49. Durante 2025, se ha reconocido USD 6,47 millones por inversión ejecutada, con lo cual, al cierre de dicho año, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 332,13 millones, lo que representa un avance de 72,2 % de la inversión comprometida (USD 460,29 millones). Dichas inversiones corresponden a las siguientes intervenciones ejecutadas en el marco de la Vía de Evitamiento de Chimbote: (i) Puentes Peatonales Provisionales y muros New Jersey correspondientes a las Obras Provisionales; y (ii) Obras Provisionales de la Vía de Evitamiento de Chimbote.

Gráfico 11: Obras ejecutadas 2025



Óvalo Buenos Aires



Evitamiento Chimbote Km 34+500

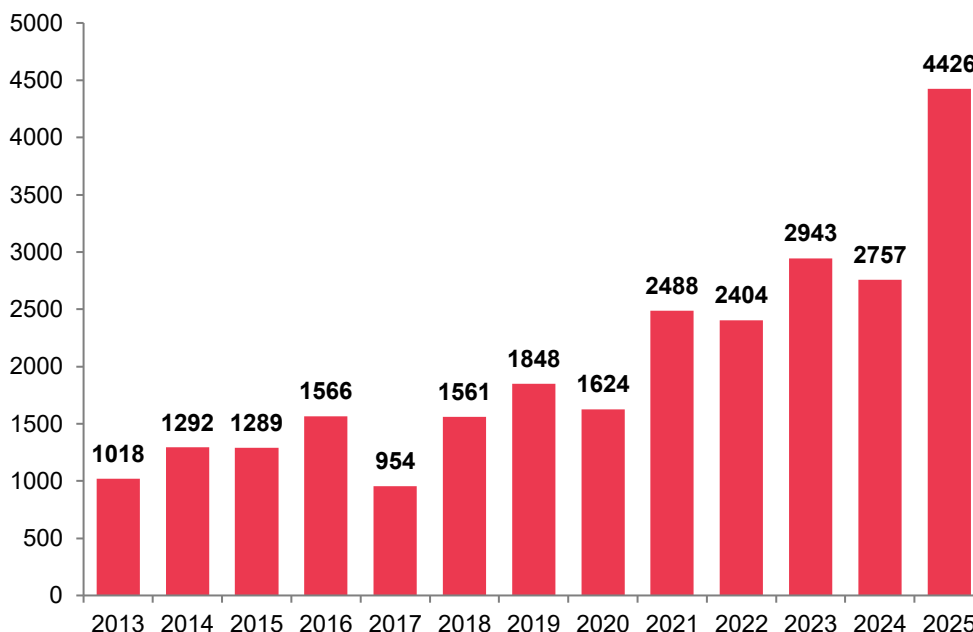
Fuente: Plan de Negocios 2026 de la Red Vial 4.

V.2. Pagos al Estado

50. De acuerdo a la cláusula 15.20 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Regulador el aporte por regulación establecido en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y 10 de la Ley N° 27332, que asciende al 1 % de los ingresos totales. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.
51. En el 2025 el pago por concepto de aporte por regulación fue de S/ 4,43 millones, cifra que representó un incremento de 60,5 % en relación al nivel transferido a favor del Ositrán durante el año anterior (S/ 2,76 millones).



Gráfico 12
Aporte por Regulación, 2013 – 2025
(Miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

52. Cabe mencionar que, en 2025, el Ositrán aplicó una penalidad al Concesionario por un monto total de S/ 10 300, basada en la Cláusula 7.9 y el Numeral 3.7 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, debido al incumplimiento en la presentación extemporáneamente al Regulador del Informe Mensual de Conservación del mes de julio de 2024, al haberse verificado ocho (8) días (hábiles) de retraso.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

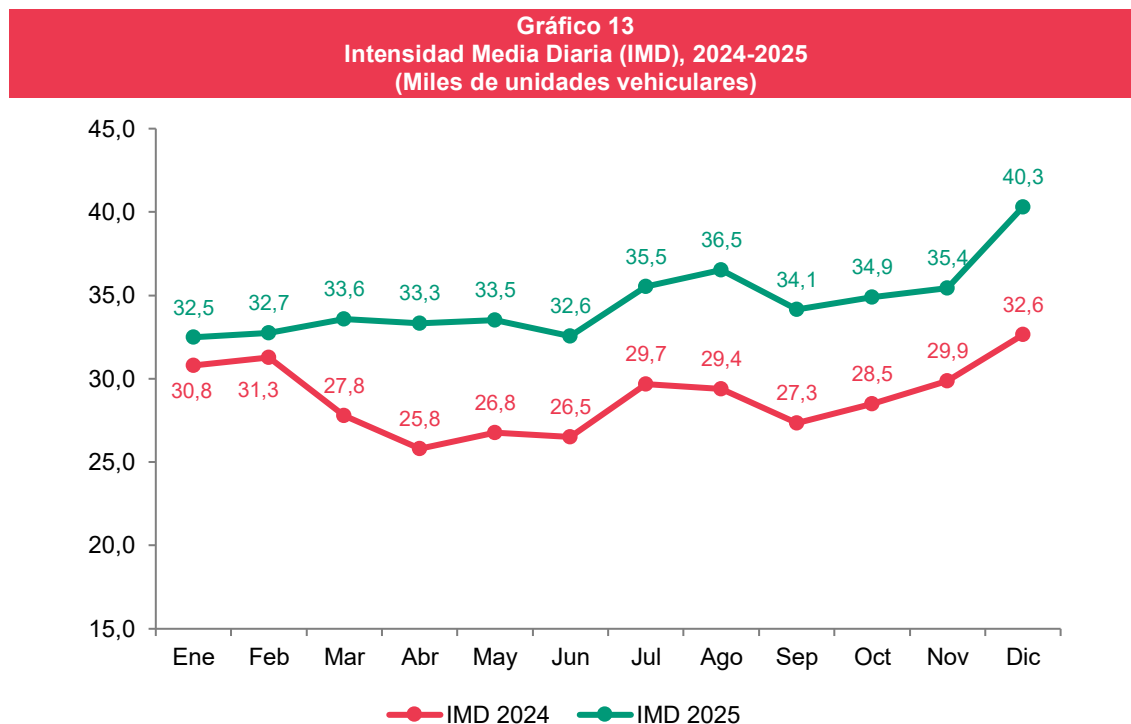
53. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Regulador realizará evaluaciones semestrales con el objetivo de determinar el nivel de servicio global prestado por el Concesionario durante el semestre en curso para los diferentes tramos de la Concesión. Dicho indicador global de cumplimiento 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.
54. Durante 2025, conforme a la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, AUNOR alcanzó un nivel de cumplimiento de 96 %¹⁰.
55. Por su parte, conforme a lo establecido en el numeral 4,20 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, coincidentemente con la evaluación semestral correspondiente al décimo primer mes de cada año de la Concesión, o cada vez que se considere que ha habido cambios sustanciales en la rugosidad, el Regulador efectuará una evaluación de la misma. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5, medido con el IRI (índice de Rugosidad Internacional). La última medición del IRI mostró que la rugosidad era de 2,11, cuyo valor está por debajo del nivel máximo establecido en el Contrato de Concesión.

¹⁰ Actualmente se exige solo a la segunda calzada (Fuente: NSG Carta N° AN-GG-C-22-079).



VI.2. Indicador de tráfico

56. La Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹ es el indicador de tráfico calculado, el cual se basa en información que provee el concesionario. El indicador de IMD está referido al tránsito diario promedio por las vías.



Fuente: Autopista del Norte - AUNOR
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

57. En el gráfico anterior se presenta la evolución mensual del IMD durante los años 2024 y 2025. Se observa que, en general, el tráfico promedio registrado en 2025 se sitúa por encima del observado en 2024. Niveles similares solo se alcanzan en los meses de enero y febrero; sin embargo, a partir de marzo (mes en el que inició operaciones la estación Santa) la brecha entre ambos años es mayor. En este contexto, durante 2025, el IMD promedio se ubicó en 34 586, lo que representa un incremento de 19,8 % respecto al promedio registrado en 2024 (28 860).

VI.3. Accidentes

58. Como se observa en el Cuadro N° 8, durante el 2025, el número de accidentes en la vía concesionada se incrementó en 8,2 % con respecto al año anterior, pasando de 376 a 407 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos y víctimas mortales se incrementó, en un 26,8 % y 44,4 %, respectivamente, en relación con lo registrado en 2024.

¹¹ El IMD mensual resulta de dividir el tráfico registrado en un determinado mes (medido en número de vehículos) entre el número de días de ese mes.



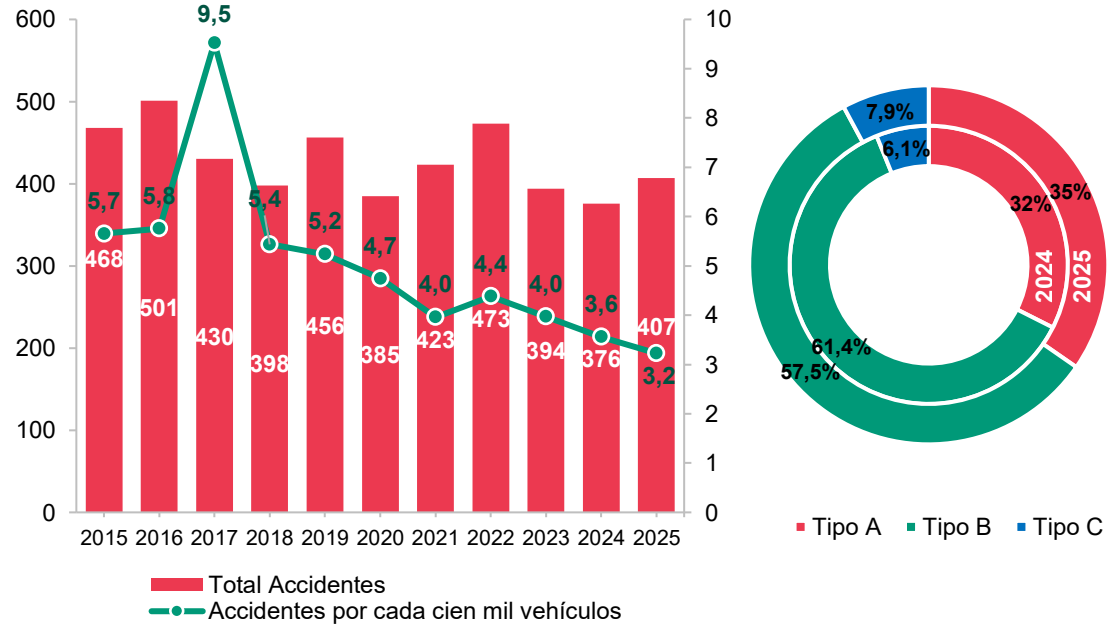
Cuadro 8
Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025
 (Número de Accidentes)

Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	150	212	38	3152	570	54
2015	156	280	32	2414	791	73
2016	196	276	29	2569	612	55
2017	173	229	28	2129	501	35
2018	162	210	26	2367	482	36
2019	151	267	38	3030	711	48
2020	128	232	25	1034	433	32
2021	116	267	40	1037	692	53
2022	178	258	37	1703	659	54
2023	135	226	33	1419	617	51
2024	122	231	23	1196	537	27
2025	141	234	32	1876	681	39

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

59. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en 2025 fue de 3,2, cifra inferior en 9,3 % respecto al año anterior, cuando este indicador alcanzó 3,6. No obstante, el número total de accidentes registró un incremento, lo cual se explica por el mayor número de vehículos que transitan por la concesión, asociado al inicio de operaciones de la estación Santa desde marzo de 2025. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 32 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C; 7,9 %), mientras que 234 reportaron heridos (Accidentes Tipo B; 57,5 %).

Gráfico 14
Número de accidentes 2024-2025

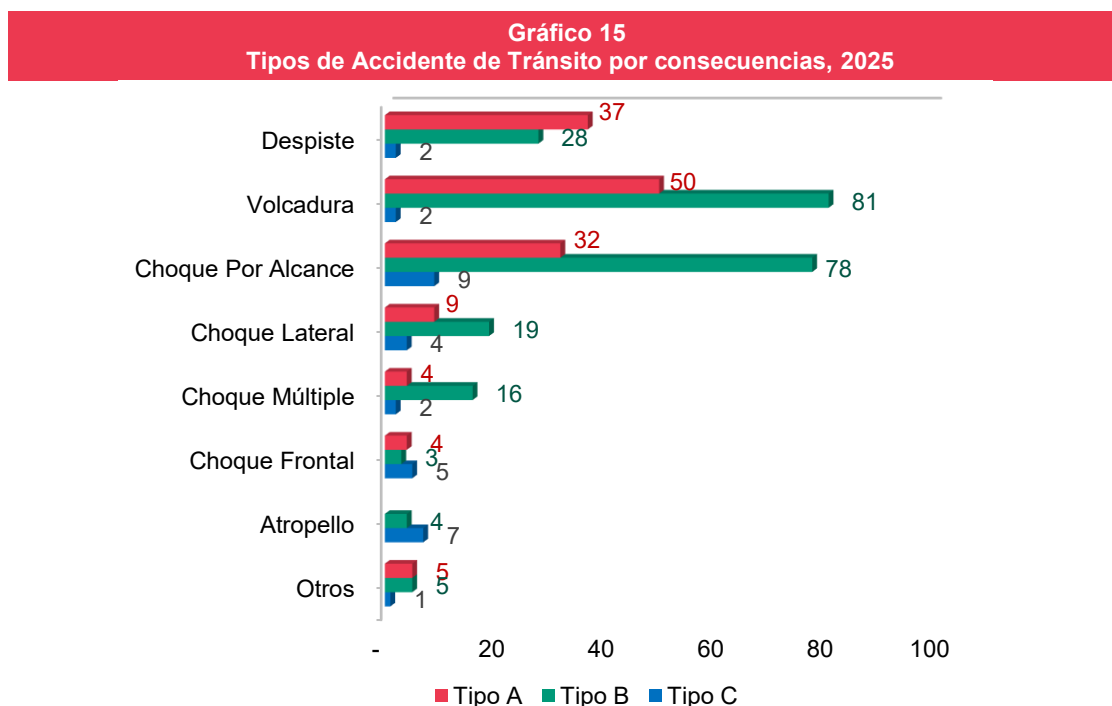


Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
 Tipo B: Accidentes con personas heridas.
 Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

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



60. El Gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse el principal tipo de accidente ocurrido en la vía corresponde a volcadura de vehículos con 133 eventos que representan el 32,7 % del total de accidentes, seguido por el choque por alcance con 119 eventos que representan 29,2 %.



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

61. Asimismo, de los 39 fallecidos, el 30,8 % (12) fueron a causa de choques por alcance y el 17,9 % (7) a causa de atropellos.

Cuadro 9
Personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2025
(Número de personas y porcentaje)

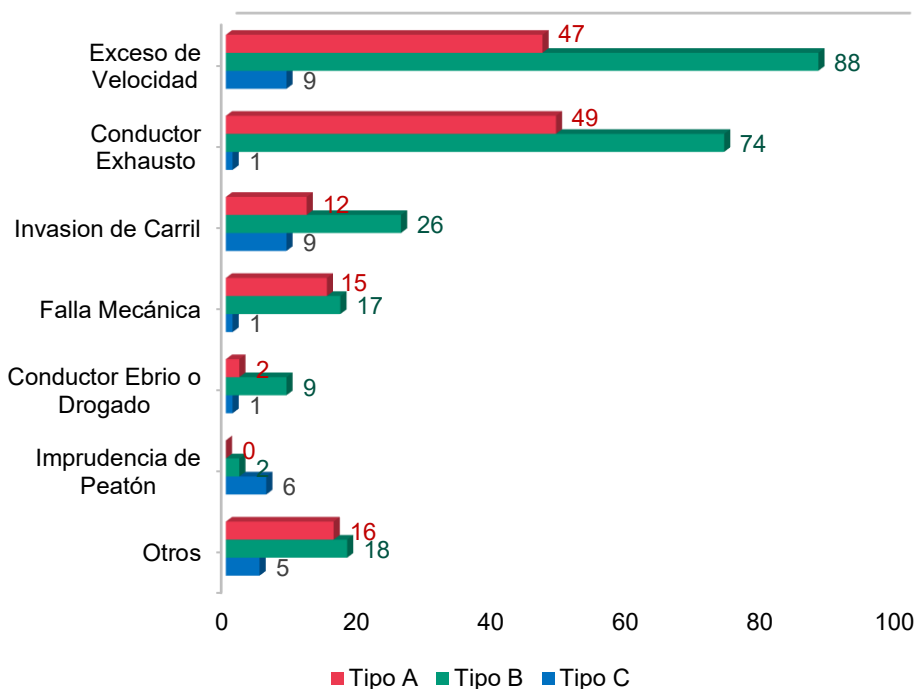
Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	51	7,5 %	2	5,1 %
Choque Por Alcance	295	43,3 %	12	30,8 %
Volcadura	205	30,1 %	2	5,1 %
Choque Múltiple	56	8,2 %	5	12,8 %
Choque Lateral	54	7,9 %	5	12,8 %
Choque Frontal	7	1,0 %	5	12,8 %
Atropello	5	0,7 %	7	17,9 %
Otros	8	1,2 %	1	2,6 %
Total	681	100,0 %	39	100,0 %

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

62. En el gráfico siguiente se muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, clasificados según tipo de consecuencia, y según la causa probable de los mismos. Así, se aprecia que la causa más común corresponde al exceso de velocidad, con 144 eventos que concentran el 35,4 % del total de accidentes, seguido por el cansancio del conductor con 124 accidentes (30,5 %) e invasiones de carril con 47 accidentes (11,5 %).



Gráfico 16
Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2025
(en número)

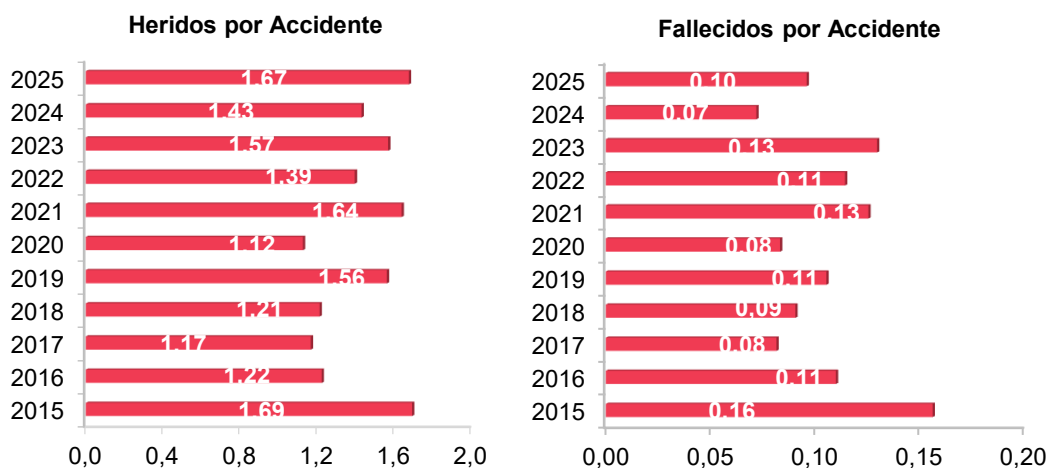


Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
Tipo B: Accidentes con personas heridas.
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

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

63. En cuanto a los indicadores de accidentes según consecuencia, en el gráfico siguiente se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes se ha incrementado 1,43 heridos por cada accidente en el 2024 a 1,67 heridos por cada accidente en el 2025. Del mismo modo se aprecia que la cantidad de fallecidos por accidente también se incrementó en 2025, pasando de 0,07 fallecidos por accidente en el 2024 a 0,10 en el 2025.

Gráfico 17
Indicadores de accidentes, 2015-2025

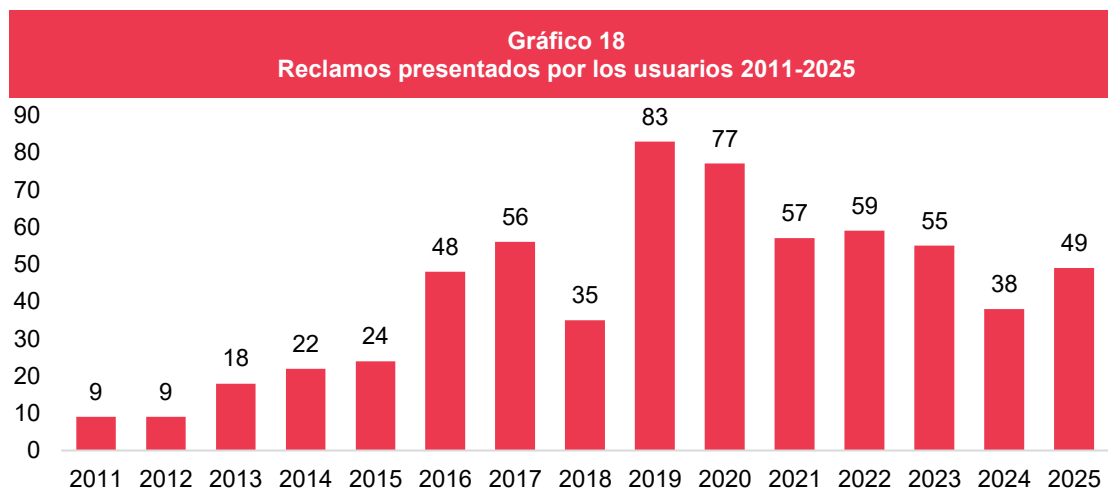


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VI.4. Reclamos, sanciones y penalidades

64. Durante el año 2025, se presentaron en total 49 reclamos en relación a los servicios prestados en la infraestructura vial concesionada a AUNOR, lo que representó una cifra superior en 28,9 % en relación al año anterior. La mayor parte de los reclamos presentados en 2025 estuvieron relacionados a la calidad y oportuna prestación del servicio y a la facturación o cobro del servicio (75,5 % del total de reclamos en conjunto). En menor medida, se presentaron reclamos relacionados a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, representando el 16,3 % del total de reclamos presentados.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

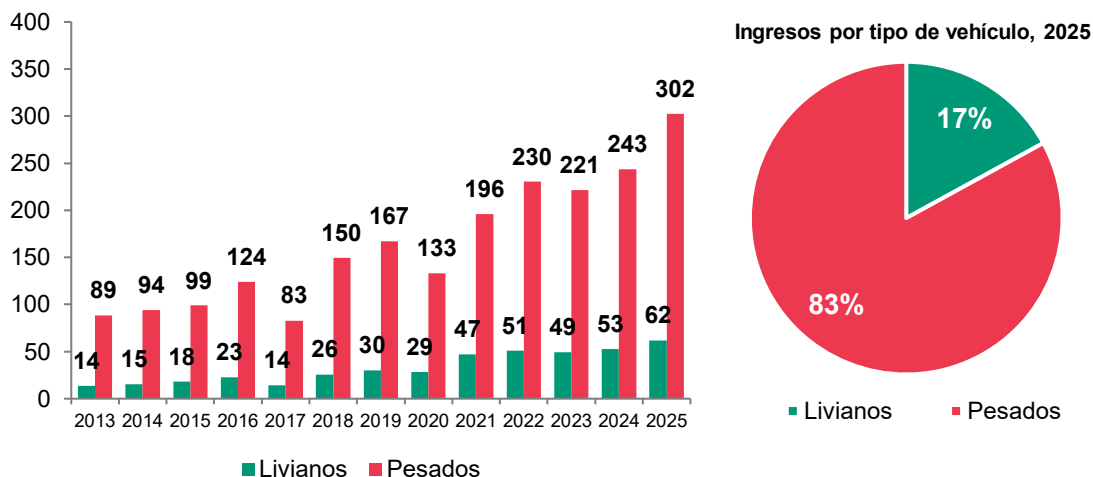
65. Cabe señalar que, durante el ejercicio 2025, se impuso una sanción al concesionario por no haber ejecutado la obra "Reposición del Puente Sechín de la Red Vial N.º 4: Pativilca – Trujillo, afectado por el Fenómeno del Niño Costero", conforme a las condiciones establecidas en el "Acta de Acuerdo para la Ejecución de Obra Adicional en la calzada actual". Dicha sanción fijó un pago de 24,89 UIT y, a la fecha, se encuentra totalmente cumplida.

VII. INDICADORES COMERCIALES

66. En el 2025, la recaudación por cobro de peajes ascendió a S/ 364,27 millones, cifra que representó un incremento de 22,9 % en relación con la recaudación registrada en 2024. Cabe señalar que la puesta en operación de la estación Santa generó ingresos adicionales por S/ 32,25 millones, considerando tanto vehículos livianos como pesados. De no haberse registrado este ingreso, el incremento total de la recaudación respecto a 2024 habría sido de solo 12,0 %. Cabe precisar que, del total recaudado en 2025, el 32,6 % proviene del sistema de prepago, mientras que el 67,4 % corresponde a los pagos efectuados en las garitas de peaje.
67. Como se observa en el siguiente gráfico, el incremento en los ingresos por recaudación de peajes se explicó principalmente por el cobro a vehículos pesados, los cuales representaron el 83,0 % del total recaudado, mientras que los vehículos livianos concentraron el 17,0 % restante. Al comparar con el año 2024, se aprecia que la recaudación proveniente de vehículos pesados registró un incremento de 24,2 %, mientras que la recaudación correspondiente a vehículos livianos aumentó en 17,0 %.



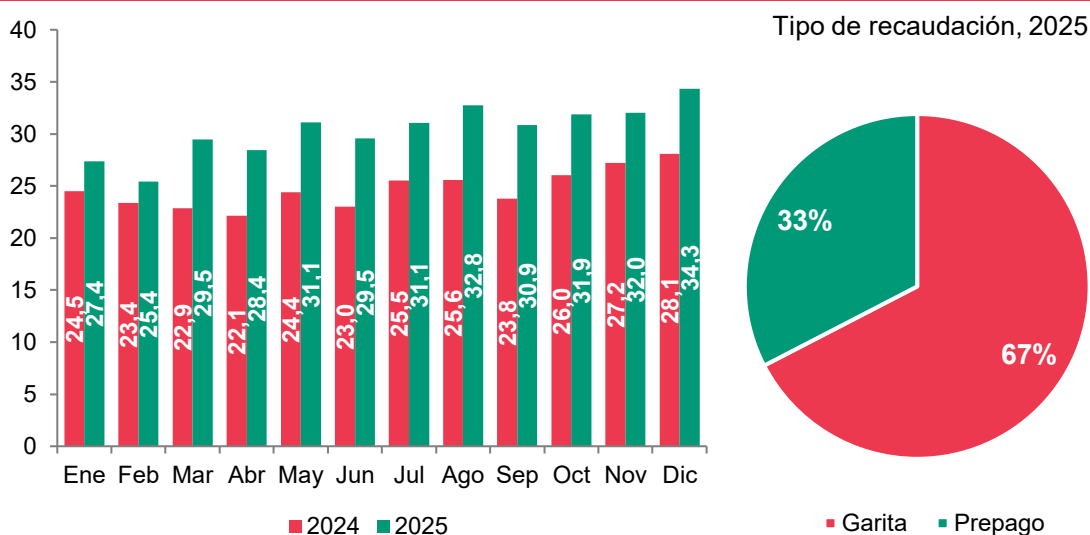
Gráfico 19
Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2025
(Millones de Soles, incluido IGV)



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

68. La recaudación mensual por concepto de peaje ha experimentado un crecimiento durante el 2025, como se observa en el siguiente gráfico. Así el promedio de ingresos mensuales por concepto de peaje en el 2025 fue de S/ 30,36 millones, cifra mayor al promedio mensual recaudado en el 2024 (S/ 24,70 millones). Según se aprecia del siguiente gráfico, durante el 2025, se registró mayor recaudación de peaje en todos los meses del año, respecto al 2024. Por otro lado, la mayor variación respecto al 2024 se experimentó en el mes de septiembre (29,7 %).
69. Cabe mencionar que, para el 2025, el 32,6 % del total recaudado se realizó vía cobros prepago, mientras que los cobros en garita representan el 67,4 % del total recaudado

Gráfico 20
Recaudación de peaje mensual, 2024-2025
(Millones de Soles, incluido IGV)



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



VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados Financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

70. 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 autofinanciada, es decir, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente, siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
71. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro 10
Ingresos por servicios, 2024 - 2025
(En miles de soles)

Ingresos por operación y construcción			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Ingresos por peajes	308 703	251 145	87,3%	46,3%	22,9%
Peaje Virú	80 166	72 062	22,7%	13,3%	11,2%
Peaje Km 402+760*	71 058	63 396	20,1%	11,7%	12,1%
Peaje Huarmey	62 261	55 518	17,6%	10,2%	12,1%
Peaje Fortaleza	67 884	60 169	19,2%	11,1%	12,8%
Peaje Santa	27 334		8,0%		
Ingresos por construcción	44 752	291 504	12,7%	53,7%	-84,6%
Total	353 455	542 649	100,0%	100,0%	-34,9%

*Los EEEF de Aunor refieren expresamente Peaje Km 402+760 (ex Vesique); sin embargo, debe reiterarse que dicho peaje fue reubicado a la altura del Km 402+760 de la Carretera Panamericana Norte, cuyo cobro comenzó el 19 de abril de 2018.
Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. En el 2025, los ingresos totales estuvieron constituidos por el cobro de peajes y la actividad de construcción, alcanzando los S/ 353,5 millones, lo que representó un 34,9 % menos que los S/ 542,6 millones registrados en el ejercicio previo. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por peajes se incrementaron en un 22,9 % frente a lo registrado en el 2024, esto es, un aumento de S/ 57,6 millones, impulsado principalmente por la recaudación del Peaje Virú (S/ 80,2 millones), Peaje Km 402+760 (S/ 71,1 millones) y la incorporación del Peaje Santa (S/ 27,3 millones). Sin embargo, los ingresos por construcción cayeron significativamente en S/ 246,8 millones (-84,6 %), pasando de S/ 291,5 millones en 2024 a S/ 44,8 millones en 2025.
73. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2025 estos alcanzaron los S/ 155,3 millones, al caer un 56,9 % en relación con el ejercicio anterior (S/ 360,1 millones). De manera desagregada, el rubro costos de operación alcanzó los S/ 110,6 millones (71,2 % del total de costos), ubicándose un 61,1 % por encima del monto alcanzado en el año 2024 (S/ 68,6 millones). Por su parte, el costo de construcción disminuyó significativamente, alcanzando los S/ 44,8 millones en 2025, monto inferior en S/ 246,8 millones respecto al registrado en 2024. Asimismo, dicho concepto representó el 28,8 % de los costos totales del ejercicio.



Cuadro 11
Costos de prestación de servicios, 2024 – 2025
(en miles de soles)

Costos de operación y construcción			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Costos de operación	110 566	68 637	71,2%	19,1%	61,1%
Cargas de personal	12 514	7 611	8,1%	2,1%	64,4 %
Servicios prestados por terceros	41 319	31 710	26,6%	8,8%	30,3%
Cargas diversas de gestión	621	401	0,40%	0,1%	54,9%
Suministros	1 778	1 288	1,1%	0,4%	38,0%
Depreciación	3 837	2 090	2,5%	0,6%	83,6%
Amortización	32 438	13 355	20,9%	3,7%	142,9%
Depreciación del derecho de uso	260	50	0,2%	0,0%	420,0%
Mantenimiento de conservación	17 799	12 119	11,5%	3,4%	46,9%
Tributos	-	13	0,0%	0,0%	-100,0%
Costos de construcción	44 752	291 504	28,8%	80,9%	-84,6%
Avance de obra	-	188 916	0,0%	52,5%	-100,0%
Supervisión de obra	-	1 599	0,0%	0,4%	-100,0%
Costos financieros	19 129	74 078	12,3%	20,6%	-74,2%
Otros	25 623	26 911	16,5%	7,5%	-4,8%
Total	155 318	360 141	100,0%	100,0%	-56,9%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Cabe indicar que, al interior de los costos de operación, la partida que tuvo el mayor incremento en términos de magnitud la constituye la cuenta de amortización, la cual ascendió en el 2025 a S/ 32,4 millones, monto superior en S/ 19,1 millones al registrado en el 2024 (+142,9 %), seguido por los servicios prestados por terceros que aumentaron en S/ 9,6 millones (+30,3 %). Por otro lado, en relación con los costos de construcción, estos ascendieron a S/ 44,8 millones (un 84,6 % menos que el ejercicio anterior), debido a que las cuentas de avance de obra y supervisión de obra registraron S/ 0 al cierre del periodo, concentrándose el saldo principalmente en costos financieros (S/ 19,1 millones) y otros costos (S/ 25,6 millones).
75. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos disminuyeron en 12,9 % con respecto al ejercicio previo, pasando de S/ 57,7 millones a S/ 50,2 millones entre los años 2024 y 2025. Este resultado se explica, principalmente, por la reducción en el rubro de seguro de la calzada en S/ 5,5 millones (-26,4 %) y en servicios prestados por terceros en S/ 3,4 millones (-17,9 %), lo cual compensó el incremento registrado en cargas de personal, que aumentaron en S/ 1,7 millones (+12,7 %).



Cuadro 12
Gastos de administración, 2024 – 2025
(en miles de soles)

Gastos de administración			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Servicios prestados por terceros	15 477	18 842	30,8%	32,7%	-17,9%
Seguro de la calzada	15 270	20 742	30,4%	35,9%	-26,4%
Cargas de personal	14 761	13 101	29,4%	22,7%	12,7%
Suministros	266	504	0,5%	0,9%	-47,2%
Tributos	209	434	0,4%	0,8%	-51,8%
Provisiones	-	-	-	-	-
Otros	4252	4082	8,5%	7,1%	4,2%
Total	50 235	57 705	100,0%	100,0%	-12,9%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. Como se aprecia en el siguiente cuadro, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios durante 2025 resultó en una ganancia bruta de S/ 198,1 millones, lo que significó un incremento de 8,6 % con relación a la registrada el año anterior (S/ 182,5 millones). De otro lado, la ganancia de operación registró un crecimiento del 6,3 %, al alcanzar S/ 158,2 millones en 2025 frente a los S/ 148,8 millones obtenidos en 2024. Respecto a la ganancia neta del ejercicio en el 2025, esta ascendió a S/ 115,3 millones frente a los S/ 96,7 millones en el 2024, lo que significó un incremento de 19,2 % (un aumento absoluto de S/ 18,6 millones).

Cuadro 13
Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2025
(en miles de S/)

			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025	2024	2025/2024
Ingresos Totales	353 455	542 649	100%	100%	-34,9%
Ingresos por peajes	308 703	251 145	87,3%	46,3%	22,9%
Ingresos por construcción	44 752	291 504	12,7%	53,7%	-84,6%
Costos Totales	-155 318	-360 141	-43,9%	-66,4%	-56,9%
Costos de operación de la concesión	-110 566	- 68 637	-31,3%	-12,6%	61,1%
Costos de construcción	- 44 752	-291 504	-12,7%	-53,7%	-84,6%
Ganancia bruta	198 137	182 508	56,1%	33,6%	8,6%
Gastos administrativos	- 50 235	- 57 705	-14,2%	-10,6%	-12,9%
Otros ingresos/gastos, neto	10 255	24 021	2,9%	4,4%	-57,3%
Ganancia de operación	158 157	148 824	44,7%	27,4%	6,27%
Ingresos/Gastos financieros, neto	- 65 459	399	-18,5%	0,1%	-16505,8%
Diferencia de cambio, neta	83 518	- 11 362	23,6%	-2,1%	-835,1%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	176 216	137 861	49,9%	25,4%	27,8%
Impuesto a las ganancias	- 60 891	- 41 126	-17,2%	-7,6%	48,1%
Ganancia (pérdida) neta del año	115 325	96 735	32,6%	17,8%	19,2%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. Este resultado neto se explica, principalmente, por el incremento en la recaudación de los ingresos por peajes en S/ 57,6 millones y el resultado favorable de la diferencia de cambio neta que pasó de un saldo negativo de S/ 11,4 millones en 2024 a un saldo positivo de S/ 83,5 millones en 2025. Estos factores lograron contrarrestar el impacto adverso del rubro de ingresos/gastos financieros netos, el cual registró un gasto neto de S/ 65,5 millones en 2025 frente al saldo positivo de S/ 0,4 millones del ejercicio previo.



- **Estado de Situación Financiera**

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

Cuadro 14					
Estado de Situación Financiera, 2024 - 2025					
(en miles de soles)					
ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES	432 463	435 708	PASIVO CORRIENTE	1 054 250	268 080
Efectivo	12 429	21 046	Cuentas por pagar comerciales	63 759	55 620
Efectivo Restringido	381 472	359 710	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	11 549	11 015
Cuentas por cobrar comerciales	998	483	Provisión por beneficios a los empleados	6 870	4 907
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	772	0	Pasivo por impuesto a las ganancias corriente	12 417	0
Existencias	1 324	1 475	Obligaciones financieras	913 026	138 431
Gastos pagados por anticipado	1 088	2 112	Instrumentos financieros derivados	3 638	0
Activos por impuesto a las ganancias corriente	-	5 823	Otras cuentas por pagar	15 294	1 573
Otros activos y anticipos a proveedores	34 380	45 059	Pasivo por arrendamiento	1 371	1 631
			Provisión	26 326	54 903
ACTIVOS NO CORRIENTES	1 754 740	1 809 767	PASIVO NO CORRIENTE	210 616	1 168 202
Activos por Derecho de uso, neto	933	1 402	Obligaciones financieras	2 421	992 931
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	18 619	20 440	Pasivos por impuestos a las ganancias diferidos	97 925	75 308
Activos intangibles, neto	1 731 317	1 720 541	Provisión	110 270	99 963
Instrumentos financieros derivados	0	18 140			
Otros activos y anticipos a proveedores	3 871	49 244			
			TOTAL PASIVO	1 264 866	1 436 282
			PATRIMONIO NETO	922 337	809 193
			Capital social emitido	607 056	607 056
			Reserva legal	38 073	28 400
			Otros resultados integrales	-1 609	572
			Resultados acumulados	278 817	173 165
TOTAL ACTIVOS	2 187 203	2 245 475	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	2 187 203	2 245 475

Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro 15
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 - 2025
(en porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2025	2024	2025/2024		2025	2024	2025/2024
ACTIVOS CORRIENTES	19,8%	19,4%	0,7%	PASIVO CORRIENTE	48,2%	11,9%	293,3%
Efectivo	0,6%	0,9%	-40,9%	Cuentas por pagar comerciales	2,9%	2,5%	14,6%
Efectivo Restringido	17,4%	16,0%	6,0%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	0,5%	0,5%	4,8%
Cuentas por cobrar comerciales	0,0%	0,0%		Provisión por beneficios a los empleados	0,3%	0,2%	40,0%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,0%	0,0%		Pasivo por impuesto a las ganancias corriente	0,6%	0,0%	
Existencias	0,1%	0,1%	-10,2%	Obligaciones financieras	41,7%	6,2%	559,6%
Gastos pagados por anticipado	0,0%	0,1%	-48,5%	Instrumentos financieros derivados	0,2%	0,0%	
Activos por impuesto a las ganancias corriente	0,0%	0,3%		Otras cuentas por pagar	0,7%	0,1%	872,3%
Otros activos y anticipos a proveedores	1,6%	2,0%	-23,7%	Pasivo por arrendamiento	0,1%	0,1%	-15,9%
				Provisión	1,2%	2,4%	-52,0%
ACTIVOS NO CORRIENTES	80,2%	80,6%	-3,0%	PASIVO NO CORRIENTE	9,6%	52,0%	-82,0%
Activos por Derecho de uso, neto	0,0%	0,1%	-33,5%	Obligaciones financieras	0,1%	44,2%	-99,8%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	0,9%	0,9%	-8,9%	Pasivos por impuestos a las ganancias diferidos	4,5%	3,4%	30,0%
Activos intangibles, neto	79,2%	76,6%	0,6%	Provisión	5,0%	4,5%	10,3%
Instrumentos financieros derivados	0,0%	0,8%	-100,0%				
Otros activos y anticipos a proveedores	0,2%	2,2%					
				TOTAL PASIVO	57,8%	64,0%	-11,9%
				PATRIMONIO NETO	42,2%	36,0%	14,0%
				Capital social emitido	27,8%	27,0%	0,0%
				Reserva legal	1,7%	1,3%	34,1%
				Otros resultados integrales	-0,1%	0,0%	-381,3%
				Resultados acumulados	12,7%	7,7%	61,0%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-2,6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-2,6%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. Al cierre del año 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, disminuyó en 2,6 % en términos interanuales, registrando en este ejercicio S/ 2 187,2 millones, mientras que en el 2024 registró S/ 2 245,5 millones.
80. Por el lado del activo, el activo corriente registró una disminución del 0,7 %, pasando de S/ 435,7 millones en 2024 a S/ 432,5 millones en 2025, mientras que los activos no corrientes disminuyeron un 3,0 %, al pasar de S/ 1 809,8 millones a S/ 1 754,7 millones. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 19,4 % de los activos totales en el año 2024 al 19,8 % en el año 2025; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 80,6 % de los activos totales en el año 2024 al 80,2 % en el año 2025.
81. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por el *efectivo restringido*¹² que representó el 17,4 % del activo total en 2025, habiéndose reducido su valor nominal en 6,0 %

¹² El efectivo restringido corresponde a: i) cuentas recaudadoras (cuentas de fideicomisos) en las que se deposita el valor de la venta de la cobranza diaria por concepto de peaje, a partir de la fecha de inicio de explotación. Según lo indicado



con relación al 2024; mientras que, por el lado del activo no corriente, la cuenta de *activos intangibles, neto*¹³ continúa siendo la de mayor volumen, representando el 79,2 % del total de activos, la misma que creció un 0,6 % con relación al ejercicio previo al cerrar en S/ 1 731,3 millones.

82. En cuanto a los pasivos totales de la empresa, estos disminuyeron en 11,9 % hasta situarse en S/ 1 264,9 millones, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 14,0 %, ascendiendo en el ejercicio 2025 a S/ 922,3 millones. De esta manera, el pasivo y el patrimonio representaron el 57,8 % y 42,2 % del total de la estructura financiera, respectivamente. Cabe señalar que, en relación con el pasivo corriente, este registró un incremento sustancial de S/ 786,2 millones (un aumento del 293,3 %), pasando de S/ 268,1 millones en el 2024 a S/ 1 054,3 millones en el 2025. En contraste, el pasivo no corriente se contrajo en un 82,0 %, pasando de S/ 1 168,2 millones en el 2024 a S/ 210,6 millones en el 2025.
83. En relación con el pasivo corriente, la cuenta con mayor cambio en magnitud corresponde a obligaciones financieras, las cuales se incrementaron significativamente en S/ 774,6 millones, al pasar de S/ 138,4 millones en 2024 a S/ 913,0 millones en 2025, equivalente a una variación del +559,6 %. Este aumento compensó la drástica reducción de las obligaciones financieras en el pasivo no corriente¹⁴, las cuales disminuyeron en S/ 990,5 millones (un descenso del -99,8 %), situándose en S/ 2,4 millones frente al valor de S/ 992,9 millones registrado en 2024, debido a la reclasificación contable de las cuotas del préstamo sindicado próximas a vencer.
84. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, el mismo se incrementó en S/ 113,1 millones, equivalente a un 14,0 %, evolución explicada, fundamentalmente, por el crecimiento de los resultados acumulados, los cuales aumentaron en S/ 105,7 millones (+61,0 %) al pasar de S/ 173,2 millones al cierre de 2024 a S/ 278,8 millones al 31 de diciembre de 2025. Este resultado neto positivo se encuentra directamente asociado a la utilidad neta obtenida en el ejercicio 2025, que ascendió a S/ 115,3 millones, compensando holgadamente los traspasos correspondientes a la reserva legal de la compañía.

VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

85. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa no mantuvo la política de disponer la totalidad de sus recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, registrando todos sus ratios de liquidez por debajo de 1.
86. En particular, la disminución del activo corriente en 0,7 % y el incremento del pasivo corriente en 293,3 % han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica¹⁵ disminuya de 1,63 a 0,41; de forma similar, el ratio de la prueba ácida¹⁶ mostró una tendencia negativa, al pasar de 1,42 a 0,37, comportamiento similar al ratio de liquidez absoluta¹⁷ o también llamado ratio de prueba defensiva, que disminuyó de 1,42 a 0,37, lo que determina que la cuenta de efectivo

en el Contrato de préstamo sindicado, el efectivo mantenido en estas cuentas es liberado únicamente para cubrir: gastos y costos que se generan como consecuencia de la construcción, administración y defensa y/o devolución del patrimonio fideicometido, para operación y mantenimiento, y canalizar fondos a la cuenta de servicio de la deuda; ii) Depósitos a corto plazo o y, iii) cuenta de indemnización, donde se mantiene el saldo del pago recibido de la compañía de seguros por USD 0,160 millones, siendo en el 2024 de USD 0,366 millones.

¹³ Al 31 de diciembre de 2025 el saldo neto de esta cuenta está conformada por i) S/ 11,7 millones correspondiente a costos de concesión; ii) S/ 1 585,1 millones de costos de construcción; iii) 43,4 millones de instalaciones y sistemas de peajes, iv) S/ 73,6 millones de otros activos; y, iv) S/ 17,5 millones de anticipos otorgados.

¹⁴ Al 31 de diciembre de 2025, el saldo no corriente de las obligaciones financieras disminuyó, situándose en S/ 2,4 millones en comparación con los S/ 992,9 millones reportados al cierre del ejercicio 2024 debido a la reclasificación hacia el pasivo corriente del saldo remanente del préstamo sindicado originalmente firmado el 13 de agosto de 2020 por USD 350 millones.

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



permite respaldar 0,37 veces el total del pasivo corriente debido, principalmente, al incremento de 559,5 % en las obligaciones financieras en el pasivo corriente.

Cuadro 16
Ratios de Liquidez, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Liquidez general	0,41	1,63
Prueba Acida	0,37	1,42
Liquidez absoluta	0,37	1,42

Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de Endeudamiento Financiero

87. 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 por terceros.
88. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan una disminución en la dependencia respecto al financiamiento con terceros de la empresa en términos de indicadores deuda/patrimonio y endeudamiento del activo, en comparación con el año anterior.
89. En particular, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁸ muestra para el ejercicio 2025 que, por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 137,1 de deuda, lo cual denota un nivel de apalancamiento de la empresa inferior al de 2024 (177,5 %), evolución motivada por la disminución del total de pasivo (-11,9 %) a la par con el aumento del patrimonio neto (+14,0 %). Este comportamiento se explica, principalmente, por la reducción significativa de las obligaciones financieras del pasivo no corriente en comparación al aumento moderado de los resultados acumulados en el patrimonio.

Cuadro 17
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2024 - 2025

Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	137,1%	177,5%
Endeudamiento del Activo	57,8%	64,0%
Calidad de la Deuda	83,3%	18,7%
Índice de Solvencia	1,73	1,56

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - Autopista del Norte S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

90. El ratio endeudamiento del activo¹⁹ en el ejercicio 2025 indica que, del total de activos, un 57,8 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha reducido frente al nivel de 64,0 % registrado en el 2024, lo que representa un incremento del nivel de autonomía financiera frente a terceros, reflejando el decrecimiento en los pasivos respecto a la ligera variación de los activos de la empresa.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



91. El ratio de calidad de la deuda²⁰ en el ejercicio 2025 asciende a 83,3 %, registrando un incremento de 64,7 % respecto al año 2024, lo que indica que, considerando la composición del financiamiento de terceros, existe una mayor dependencia respecto a las obligaciones de corto plazo.
92. En tanto, el índice de solvencia²¹ para el ejercicio 2025 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,73 de activo total. En el 2024 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,56 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2024 al 2025, esta aumentó levemente en la empresa.

Ratios de Rentabilidad

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

Cuadro 18		
Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2025		
Ratios	2025	2024
Margen Bruto	56,1%	33,6%
Margen Operativo	44,7%	27,4%
Margen EBITDA	55,0%	30,3%
Margen Neto	32,6%	17,8%
ROE	12,5%	12,0%
ROA	5,3%	4,3%

Fuente: Estados financieros auditados 2025 - Autopista del Norte S.A.C.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

94. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa una mejora general en la eficiencia de la empresa. En particular, se registra un incremento en el margen bruto²² de 33,6 % a 56,1 % entre los años 2024 y 2025, así como en el margen operativo²³ y el margen EBITDA²⁴, que también aumentaron al pasar de 27,4 % y 30,3 % en el 2024 a 44,7 % y 55,0 % en el 2025, respectivamente. Asimismo, el margen neto²⁵ creció, al pasar de 17,8 % en el 2024 a 32,6 % en el 2025. Este ratio indica que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo ganancias de S/ 32,6 como resultado final del ejercicio.
95. El ROE²⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2025 su evolución fue positiva, pues por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo ganancia neta de S/ 12,0 en el ejercicio 2024, mientras que en el ejercicio 2025 se obtuvo una ganancia neta de S/ 12,5. Este incremento se explica, principalmente, por el mayor incremento relativo en la utilidad neta (19,2 %) respecto al del patrimonio neto (14,0 %) durante el 2025.
96. Finalmente, también la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁷ registró una mejora en el resultado final del ejercicio 2025, con un valor para el índice de 5,3 % frente al 4,3 % en el 2024, reflejando una mayor eficacia de sus activos. Esto se explica por la disminución de los activos en un 2,6 % y, sobre todo, la tasa de crecimiento de la ganancia neta del año del 19,2 %.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²¹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²² El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.



IX. CONCLUSIONES

97. De la evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 4: Tramo Vial: Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry durante 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) El tráfico medido en unidades vehiculares alcanzó un nivel de 12,6 millones de vehículos, cifra que representó un incremento de 19,4 % con relación al año anterior. Del total del tráfico registrado en el 2025, el 53,4 % corresponde vehículos pesados y el 46,6 % restante a vehículos ligeros.
 - (ii) Con respecto al flujo vehicular por unidad de peaje, se tiene que en el 2025 se concentró principalmente por la unidad de Peaje de Virú, que registró el paso de 3,9 millones de vehículos (31,2 % del total), seguida de la estación Km 402+760 con 2,8 millones de vehículos (22,2 %); mientras que la estación de Fortaleza recibió 2,5 millones de vehículos (19,4 %). En el caso de la estación de Huarmey se registraron 2,2 millones de vehículos, los cuales representaron el 17,5 % del tráfico total.
 - (iii) En relación con la demanda de los servicios obligatorios, durante 2025 se realizaron 6183 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias, Además, el número de asistencias médicas se incrementó en 6,6 % y las asistencias mecánicas en 15,2 %.
 - (iv) Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 332,13 millones, lo cual representó un avance de 72,2 % en relación con la inversión total comprometida.
 - (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 4,43 millones durante 2025, lo que representó un incremento de 60,5 % con respecto al aporte efectuado el 2024.
 - (vi) En relación con el 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 (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96 %. De la misma manera el índice de rugosidad internacional (IRI) se encuentra en 2,1, el cual está por debajo del máximo establecido en el contrato de concesión (3,5).
 - El número de accidentes se incrementó en 8,2 %, alcanzando un nivel de 407 en el año 2025, mientras que, la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos en la vía pasó de 3,6 en el 2024 a 3,2 en el 2025, Ello evidencia una reducción relativa de la cantidad de accidentes, independientemente del volumen del tráfico.
 - En cuanto al número de personas heridas, se puede observar que 681 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2025, de los cuales el 43,3 % (295) fueron a causa de choques por alcance, seguido por el 30,1 % (205) producto de volcadura de vehículos. En tanto, las personas fallecidas en el 2025 fueron de 39, cifra superior en 44,4 % respecto al año 2024.
 - Se presentaron un total de 49 reclamos con relación a los servicios prestados en la infraestructura, cifra 28,9 % superior a lo presentado en el 2024 (38 reclamos). Es preciso acotar que el 75,5 % (37) del total estaban relacionados a la calidad y oportuna prestación del servicio y a la facturación y cobro del servicio.
 - (vii) Durante 2025, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje alcanzaron S/ 364,27 millones, incluido IGV, lo que representó un incremento de 22,9 % respecto a lo recaudado en 2024 (S/ 296,35 millones). Este aumento se explica, entre otros factores, por el registro de ingresos por primera vez en la estación de peaje de Santa, logrando recaudar S/ 32,25 millones.



- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por peajes y construcción cayeron en 34,9 % entre 2024 y 2025, al pasar de S/ 542,6 millones a S/ 353,5 millones, impulsado por los menores ingresos por construcción (-84,6 %). Asimismo, en lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2025 estos alcanzaron los S/ 155,3 millones, al caer un 56,9 % en relación con el ejercicio anterior. De manera desagregada, el rubro costos de operación alcanzó S/ 110,6 millones (71,2 % del total de costos), un 61,1 % por encima del monto que alcanzó en el año 2024 (S/ 68,6 millones); mientras que el costo de construcción disminuyó para alcanzar los S/ 44,8 millones en el 2025, monto inferior en S/ 246,8 millones al registrado en el ejercicio 2024, representando en el presente ejercicio 2025, el 28,8 % de los costos totales.
- (ix) Al cierre del año 2025, se observa que el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se contrajo en 2,6 % en términos interanuales, registrando S/ 2187,2 millones, mientras que en el 2024 registró S/ 2245,5 millones. En cuanto a la liquidez de la empresa, los ratios financieros reflejan una contracción generalizada debido al fuerte incremento de las obligaciones financieras a corto plazo, lo que redujo la capacidad de cobertura inmediata. Por su parte, los ratios de endeudamiento del Concesionario reflejan una disminución en la dependencia respecto al financiamiento con terceros en términos de los indicadores deuda/patrimonio y endeudamiento del activo, lo que denota una mayor autonomía financiera frente al año anterior. Finalmente, los ratios de rentabilidad indican una mejora general en la eficiencia operativa de la empresa. En particular, el margen neto se incrementó de 17,8 % en el 2024 a 32,6 % en el 2025, reflejando que, en el ejercicio 2025, por cada S/ 100 de ingresos totales, se obtuvo ganancias de S/ 32,6 como resultado final del ejercicio.



X. ANEXOS

Anexo N° 1

Ficha de Contrato

CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A. Carretera: Red Vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N			
N°	Tema	Contenido	Ref,
1	Infraestructura	<p>El total de kilómetros concesionados es 356,21 km, los cuales se encuentran subdivididos en:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pativilca –Huarmey (85,5 km)• Huarmey – Casma (89,62 km)• Casma – Chimbote (34,28 km)• Chimbote – Santa (32,54 km)• Santa – Chao (64,19 km)• Chao – Virú (15,42 Km)• Virú – Puerto Salaverry (28,76 Km)• Puerto Salaverry – Emp R01N (5,90 Km)	<p>Cláusula 1.14.84 (p. 20)</p> <p>Anexo I Sección 4 Apéndice 1 (p.124)</p>
2	Fecha de suscripción	18 de febrero del 2009	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	<p>25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato</p> <p>Ampliación del plazo en función de los ejes cobrables (puede ir de 1 a 16 años más)</p>	<p>Cláusula 4.1, (p. 30)</p> <p>Adenda N° 2</p>
4	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.5, (p. 21)
5	Postores interesados	<p>Seis fueron los postores que presentaron sus respectivas propuestas técnicas y económicas:</p> <p>Concesionaria del Sur, Concesionaria Vial del Norte, Consorcio Concesionaria Panamericana, Consorcio Promotora del Desarrollo de América Latina, Obras de Ingeniería, OHL Concesiones y el Consorcio Vías del Perú CCION.</p>	Proinversión
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 286 millones (incluido el IGV).	Anexo VII: Propuesta económica
7	Descripción de Obras	<ul style="list-style-type: none">• Obras de Puesta a Punto de la calzada actual de los tramos Pativilca-Santa-Cruce Puerto Salaverry y Salaverry-Emp R01N, serán ejecutadas por el Concedente.• Obras viales Nuevas<ul style="list-style-type: none">- Construcción de Puentes y Pontones.- Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarmey.- Construcción de Óvalos.- Construcción de pasos a desnivel.- Construcción de puentes peatonales.- Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca Santa-Trujillo.• Obras complementarias<ul style="list-style-type: none">- Unidades de peaje en la calzada actual- Unidades de peaje en la segunda calzada- Estaciones de peaje- Otras obras de infraestructura y equipamiento	<p>Sección VI (p.38-46)</p> <p>Anexo 9 de las Bases (TUO-Hasta Circular N°61)</p>



CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.
Carretera: Red Vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N

N°	Tema	Contenido	Ref,
8	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada por Construir por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6, Propuesta Económica
9	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 500 000, Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar incremento del capital social equivalente al 15 % del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo.	Cláusula 3.5 a (p. 26)
10	Garantías a favor del Concedente	<p>Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10 % del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente, Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras.</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 970 000,00.</p> <p>Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 6 000 000,00.</p>	<p>Cláusula 11.2 (p,63-64)</p> <p>Cláusula 11.3 (p. 64-65)</p>
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<p>El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes:</p> <p>a) El derecho de Concesión (Art, 3 Ley N°26885)</p> <p>b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad,</p> <p>c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima</p>	Cláusula 11.6 (p. 65)
12	Solución de Controversias	<ul style="list-style-type: none"> • Trato Directo • Arbitraje Arbitraje de Conciencia, Controversias técnicas Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes 	<p>Cláusula 18.11 (p. 97)</p> <p>Cláusula 18.11 a) (p. 97)</p> <p>Cláusula 18.11 b) (p. 98,99)</p> <p>Cláusula 18.12 (p,100,111)</p>
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras • Explotación de la Concesión • Régimen de Seguros • Consideraciones Socio Ambientales • Fideicomiso de Administración 	Anexo IX



CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.
Carretera: Red Vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N

N°	Tema	Contenido	Ref,
14	Causales de Caducidad	<ul style="list-style-type: none">• Vencimiento del Plazo de la Concesión• Mutuo Acuerdo• Incumplimiento del Concesionario• Incumplimiento del Concedente• Decisión unilateral del Concedente• Fuerza mayor o caso fortuito	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)
15	Equilibrio Económico	<p>A la fecha de suscripción del Contrato, éste se encuentra en equilibrio económico y financiero en derechos, responsabilidad y riesgos.</p> <p>El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales, Dicho desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o de costos.</p> <p>Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato.</p> <p>Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10 % se procederá a reestablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada, Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes, Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1 % sobre el saldo no pagado.</p>	Cláusula 9.12-9.15 (p. 60 - 62)
16	Póliza de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none">• De responsabilidad civil• Sobre los bienes en Construcción• Sobre los bienes en Operación del Concesionario• De riesgos laborales• Otras pólizas	Cláusula 12.1 (p. 69,70) Cláusula 12.2 a (p. 70) Cláusula 12.2 b (p. 70) Cláusula 12.2.c (p. 71) Cláusula 12.2 d (p. 71)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10 (p.51)
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 103)



CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A.
Carretera: Red Vial N° 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N

N°	Tema	Contenido	Ref,
19	Tarifas	<p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del Tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la Calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación total o parcial de las Obras ejecutadas por el Concesionario, este deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo recepcionado un peaje de USD 2,00.</p> <p>A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, un monto de USD 2,00.</p>	<p>Cláusula 9,5 (p, 56-60),</p> <p>Cláusula 9,8 b (p, 57),</p> <p>Cláusula 9,8 c (p, 57),</p> <p>Cláusula 9,8 d (p, 57),</p> <p>Cláusula 9,8 e (p, 57),</p>
20	IMAG	<p>Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos.</p>	<p>Cláusula 1,14,53 (p,16)</p> <p>Cláusula 9,3 (p,54,55)</p>

Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																		
Fortaleza		0	0	3 701 130	4 534 682	4 664 024	4 793 962	5 133 578	5 200 713	4 039 236	5 734 838	5 793 147	5 267 141	6 667 364	6 868 024	6 350 915	6 750 350	7 447 106
Ligero	Eje			334 904	420 516	442 280	462 506	548 736	560 733	443 209	637 194	680 756	717 569	998 623	957 767	836 961	904 691	967 499
Pesado	Eje			3 366 226	4 114 166	4 221 744	4 331 456	4 584 842	4 639 980	3 596 027	5 097 644	5 112 391	4 549 572	5 668 741	5 910 257	5 513 954	5 845 659	6 479 607
Huarmey		2 728 690	3 814 064	4 119 630	4 374 182	4 509 505	4 577 676	4 705 325	4 951 744	3 768 274	5 461 739	5 491 869	4 960 291	6 287 539	6 482 197	5 809 110	6 344 267	6 950 110
Ligero	Eje	243 362	338 268	364 654	388 798	432 513	418 788	473 233	503 019	378 792	551 457	575 744	624 635	880 034	826 045	709 523	755 044	814 691
Pesado	Eje	2 485 328	3 475 796	3 754 976	3 985 384	4 076 992	4 158 888	4 232 092	4 448 725	3 389 482	4 910 282	4 916 125	4 335 656	5 407 505	5 656 152	5 099 587	5 589 223	6 135 419
Km 402+760		3 559 346	4 969 010	5 305 068	5 769 672	5 863 880	6 066 924	6 195 510	6 531 208	1 429 623	2 063 880	5 318 739	5 429 433	6 988 198	7 233 416	6 496 475	7 113 693	7 754 803
Ligero	Eje	714 056	1 014 018	1 079 806	1 197 516	1 264 958	1 352 720	1 608 378	1 705 411	399 121	329 652	869 682	958 673	1 359 682	1 191 716	1 055 219	1 133 920	1 257 464
Pesado	Eje	2 845 290	3 954 992	4 225 262	4 572 156	4 598 922	4 714 204	4 587 132	4 825 797	1 030 502	1 734 228	4 449 057	4 470 760	5 628 516	6 041 700	5 441 256	5 979 773	6 497 339
Virú		3 361 106	4 548 748	4 861 580	5 157 644	5 208 496	5 530 164	6 012 420	6 284 634	3 378 318	7 204 622	7 297 442	6 410 746	8 027 637	8 166 239	7 665 823	8 016 284	8 692 684
Ligero	Eje	436 662	579 368	643 866	701 062	745 270	872 274	1 097 922	1 232 519	661 306	1 439 341	1 532 946	1 538 431	2 179 780	2 203 000	2 180 522	2 246 572	2 344 979
Pesado	Eje	2 924 444	3 969 380	4 217 714	4 456 582	4 463 226	4 657 890	4 914 498	5 052 115	2 717 012	5 765 281	5 764 496	4 872 315	5 847 857	5 963 239	5 485 301	5 769 712	6 347 705
Santa		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 676 533
Ligero	Vehículo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	491 889
Pesado	Vehículo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 184 644

b. Recaudación por cobro de peaje																		
Total		75 609	84 472	92 714	101 116	102 458	109 177	116 854	147 075	97 201	175 345	197 216	161 526	243 228	281 466	270 652	296 352	364 271
Livianos	Miles de Soles	5 258	8 508	11 203	12 783	13 859	15 064	17 964	22 847	14 221	25 737	30 244	28 526	47 261	50 980	49 282	52 968	62 020
Pesados	Miles de Soles	32 283	54 097	78 177	84 673	88 599	94 113	98 890	124 228	82 981	149 608	166 973	133 000	195 967	230 487	221 371	243 384	302 251



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

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
Info@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 6ión

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 Andrea Osorio Alcantara – Practicante
Enrique Serrano Salas – Practicante
Rafael Lozano Jimenez – Practicante