



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca

**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° 5: Tramo Ancón – Huacho –
Pativilca**

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:

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES	6
I.1. Composición accionaria	6
I.2. Principales características del contrato de concesión	6
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión	11
I.5. Hechos de importancia.....	12
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	13
III.1.Tráfico vehicular.....	13
III.2.Servicios obligatorios	17
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS	19
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. Indicadores de tráfico.....	23
VI.3. Accidentes.....	23
VI.4. Reclamos	26
VII. INDICADORES COMERCIALES.....	27
VIII. ANÁLISIS FINANCIERO	28
VIII.1. Estados Financieros de la empresa	28
VIII.2. Indicadores Financieros	33
IX. CONCLUSIONES	35
ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....	37
ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	40



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la Concesión	7
Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial	7
Cuadro N° 3: Modificaciones contractuales	8
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2024-2025	15
Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025	16
Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencia y características, 2025	18
Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025	19
Cuadro N° 8: Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025	24
Cuadro N° 9: Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2025	25
Cuadro N° 10: Ingresos por servicios 2025-2024	29
Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2025-2024	29
Cuadro N° 12: Costos de administración 2025-2024	30
Cuadro N° 13: Resultados Integrales 2025-2024	30
Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera 2025-2024	31
Cuadro N° 15: Análisis Vertical - Estado de Situación Financiera 2025 - 2024	32
Cuadro N° 16: Ratios de liquidez, años 2024 y 2025	33
Cuadro N° 17: Ratios de endeudamiento financiero, 2024 y 2025	34
Cuadro N° 18: Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025	34

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Área de influencia de la Carretera Ancón – Huacho – Pativilca	11
Gráfico N° 2: Evolución del tráfico vehicular, 2011 – 2025	13
Gráfico N° 3 Tráfico mensual por tipo de vehículo, 2025	14
Gráfico N° 4 Evolución del tráfico mensual, 2024-2025	14
Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025	15
Gráfico N° 6: Evolución del tráfico de vehículos pesados, 2011 – 2025	16
Gráfico N° 7: Llamadas a la Central de Emergencias, 2025	17
Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2024 - 2025	17
Gráfico N° 9: Asistencias médicas, 2014-2025	18
Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas, 2014-2025	19
Gráfico N° 11: Evolución de Inversiones reconocidas, 2005-2025	20
Gráfico N° 12: Evolución de kilómetros construidos de carretera, 2007-2025	21
Gráfico N° 13: Aporte por Regulación, 2024-2025	22
Gráfico N° 14: Retribución al concedente, 2024-2025	22
Gráfico N° 15: intensidad Media Diaria (IMD), 2024 – 2025	23
Gráfico N° 16: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025	24
Gráfico N° 17: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025	25
Gráfico N° 18: Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2025	26
Gráfico N° 19: Indicadores de accidentes, 2014 – 2025	26
Gráfico N° 20: Reclamos, 2016-2025	27
Gráfico N° 21: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2025	28
Gráfico N° 22: Recaudación por cobro de peaje, 2022-2025	28



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 5 Tramo Ancón-Huacho-Pativilca (en adelante, Red Vial N° 5) para el año 2025, con relación a los indicadores de tráfico vehicular, inversiones, pagos al estado, indicadores operativos, desempeño financiero, entre otros.

El 15 de enero del 2003, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y Norvial S.A. (en adelante, el Concesionario o Norvial) suscribieron el Contrato de Concesión Red Vial N° 5 (en adelante, Contrato de Concesión), a través del cual se otorga en concesión, la construcción, mantenimiento y explotación de la infraestructura de servicio público del tramo Ancón - Huacho - Pativilca de la carretera Panamericana Norte, por un plazo de 25 años contado desde la fecha de suscripción del Contrato. La red vial tiene una extensión de 182,7 km (dividida en tres secciones).

En 2025, el tráfico vehicular totalizó 12,2 millones de unidades, lo que significó un crecimiento de 3,1 % en comparación con 2024. Este aumento estuvo acompañado de una mayor proporción de vehículos livianos, que representaron el 57,3 % del total, frente al 42,7 % correspondiente a vehículos pesados. La Variante de Pasamayo concentró la mayor parte del flujo vehicular, con el 43,0 %, seguida por la estación Paraíso, que registró el 36,9 % del total. Durante el mismo año, las tarifas de peaje fueron ajustadas por inflación y por el tipo de cambio de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión. En julio de 2025, la tarifa se redujo en 1,0 %, pasando de S/ 10,40 a S/ 10,30 por eje para vehículos pesados y por vehículo en el caso de los livianos.

En cuanto a los pagos al Estado, la retribución al Concedente ascendió a S/ 13,79 millones, reflejando una caída de 20,5 % respecto a 2024. Por su parte, el Aporte por Regulación alcanzó los S/ 2,69 millones, lo que representa un aumento del 6,5 % frente al año previo.

En el ámbito operativo, se reportaron 778 accidentes dentro de la concesión, cifra que implica un aumento del 6,6 % respecto a 2024. Como consecuencia, se registraron 582 personas heridas y 56 fallecidas. Asimismo, las llamadas por emergencia también se redujeron ligeramente, pasando de 9346 a 9171 llamadas. La mayoría de estas llamadas (77,8 %) correspondió a auxilio mecánico, mientras que el 11,9 % se debió a solicitudes de auxilio médico.

Durante el ejercicio 2025, el Concesionario registró ingresos totales por S/ 259,2 millones, lo que representa una contracción de 5,5 % respecto a los S/ 274,2 millones obtenidos en 2024. Este comportamiento se explicó principalmente por la significativa reducción en los ingresos por construcción de obras complementarias debido a la culminación de los frentes de obra, lo cual fue mitigado por el desempeño positivo del núcleo del negocio, cuyos ingresos por servicios crecieron un 9,7 %. Por su parte, la utilidad bruta ascendió a S/ 107,7 millones, superior en 7,2 % frente al año anterior. Asimismo, la utilidad operativa se ubicó en S/ 101,4 millones (9,4 % más que en 2024), mientras que la utilidad neta del ejercicio alcanzó los S/ 68,7 millones, reflejando un aumento de 15,7 % respecto al ejercicio previo.

En cuanto a la posición financiera, los activos totales se redujeron en 20,4 %, variación que respondió principalmente a la contracción del activo no corriente (-28,0 %), mientras que el activo corriente registró una disminución más moderada de 9,0 %. A pesar de esta caída, el activo corriente incrementó su participación en la estructura del balance del 40,1 % al 45,9 %. Debido a que la reducción de los recursos corrientes superó la contracción de las obligaciones comerciales, los indicadores de liquidez inmediata experimentaron un ligero debilitamiento: tanto la liquidez general como la prueba ácida mostraron descensos al situarse en 1,19 y 1,08, respectivamente, aunque permanecieron por encima del umbral de 1. En contraste, la solvencia financiera e institucional se fortaleció notablemente, reduciendo el apalancamiento Deuda/Patrimonio a 94,8% y elevando el índice de solvencia a 2,06. Por último, los indicadores de rentabilidad reflejaron una evolución generalizada y muy positiva, destacando el ROE, que se elevó a 51,0%, y el ROA, que alcanzó el 26,2%, lo que corrobora una alta eficiencia en la utilización del patrimonio y de la estructura de activos de la empresa durante el año 2025.



I. ASPECTOS GENERALES

I.1. Composición accionaria

1. La empresa Norvial se constituyó el 18 de octubre de 2002 con el propósito de dedicarse a la gestión de la concesión del tramo vial “Ancón – Huacho – Pativilca”. Inicialmente, el accionariado estaba compuesto por Aenza S.A.A (67,0 %) y JJC Contratistas Generales S.A. (33,0 %). No obstante, en junio del 2018, se concretó la transferencia de parte de la participación de Aenza a Inversiones en Autopistas S.A. y en enero 2021, JJC Contratistas Generales S.A. comunicó la transferencia de 8 932 086 acciones clase B a favor de Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C. Así, al 31 de diciembre de 2025, la compañía está compuesta de la siguiente manera:
 - Inversiones en Autopistas S.A.: 48,8 %
 - Aenza S.A.A.: 18,2 %
 - JJC Contratistas Generales S.A.: 16,8 %
 - Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C.: 16,2 %
2. Inversiones en Autopistas S.A. es el vehículo creado para adquirir el 48,8% de las acciones de Red Vial 5. Este vehículo es administrado por BCI Management Administradora General de Fondos S.A. (“BCI Asset Management”). BCI Asset Management (BAM), con 29 años de experiencia, es el tercer mayor administrador de activos en Chile y cuenta con la mejor clasificación de gestión de inversiones (IMQ) otorgada por Fitch Ratings desde 2017.
3. Aenza S.A.A. (antes, Graña y Montero S.A.A.) se constituyó el 12 de agosto de 1996 en el Perú, como resultado de la escisión de Inversiones GyM S.A. Dicha empresa es una corporación regional, integrada y especializada en concesiones de infraestructura, energía, ingeniería y construcción, y en gestión inmobiliaria¹.
4. JJC Contratistas Generales S.A. es un grupo empresarial peruano de alcance internacional, con presencia en Chile y Colombia, especializado en servicios diversificados e integrados de ingeniería y construcción, concesiones de infraestructura y desarrollo inmobiliario fundado en 1955².
5. Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C. es un fondo de inversión conformado por Credicorp Capital y Sura Asset Management. Ambos promotores del fondo cuentan con el know how en la administración de activos en infraestructura, a su vez forman parte de los principales holdings financieros de Perú y Colombia, respectivamente.

I.2. Principales características del contrato de concesión

6. El 15 de enero del 2003, se suscribió el Contrato de Concesión para la Construcción, Mantenimiento y Explotación del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca de la Carretera Panamericana Norte (Red Vial N° 5), entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Norvial.

¹ Reporte Integrado 2023 de Aenza. Disponible en: <https://api.aenza.com.pe/storage/memorias/pdf/reporte-integrado-aenza-2023-vf.pdf>

² Según se puede apreciar en: <https://www.grupojjc.com.pe/nosotros>

**Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la Concesión**

Concesionario	Norvial S.A.
Accionistas de la Concesión	Inversiones en Autopistas S.A.: 48,8 % Aenza S.A.A.: 18,2 % JJC Contratistas Generales S.A.: 16,8 % Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C.: 16,2 %
Modalidad de Concesión	Autofinanciada
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado, la cual ascendió al 5,50 % de sus ingresos mensuales por concepto de Peaje.
Inversión comprometida	USD 173,38 millones
Inversión realizada al 2025	USD 179,94 millones
Inicio de la Concesión	15 de enero de 2003
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	6

Fuente: Ficha de contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

7. La Concesión fue otorgada por un plazo de 25 años, contados desde la firma del Contrato de Concesión. El plazo de la Concesión podrá suspenderse conforme a las causales establecidas en la Cláusula 4.2 del Contrato de Concesión, lo cual de producirse daría lugar a la ampliación del plazo por un periodo equivalente a la suspensión.
8. La Concesión es autofinanciada y comprende la construcción, mantenimiento, administración y explotación de 182,66 Km de carretera. El detalle de los tramos de la carretera, su longitud y las estaciones de peaje autorizadas para realizar el cobro se detallan en la siguiente tabla.

Cuadro N° 2: Descripción de la infraestructura vial

Tramo	Ruta	Tramo	Longitud (Km)	Estaciones de peaje operativas
1	R 1N	Desvío Ancón – Huacho	103,00	Serpentín de Pasamayo
2	R 1N	Desvío Ancón – Puente Chancay (Serpentín Pasamayo)	22,40	Variante de Pasamayo
3	R 1N	Huacho – Pativilca	57,26	El Paraíso
Longitud Total			182,66	

Fuente: Contrato de Concesión de Norvial.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Modificaciones contractuales

9. Al 31 de diciembre de 2025, se han suscrito seis (6) adendas al Contrato de Concesión. En el siguiente cuadro se detallan los principales temas abordados en cada adenda, siendo la última de ellas la Adenda N° 6 firmada el 17 de octubre de 2025, la cual tuvo por objetivo reemplazar las referencias a la tasa de interés LIBOR por la nueva tasa CME Term SOFR.



Cuadro N° 3: Modificaciones contractuales	
Adenda 1	
Fecha de suscripción:	08 de noviembre de 2004
Principales temas:	(1) Modificaciones a las cláusulas: 1.5 (Definiciones), 3.3 k (Fecha de suscripción de Contrato), 4.2 (Plazo), 5.1 – 5.2 (Régimen de Bienes) 5.14 (Áreas de terreno), 5.18 (Devolución de Bienes) 6.1, 6.2, 6.7, 6.19 (Obras de Construcción), 8.17, 8.18, 8.20, 8.24 (Explotación de la Concesión) 9.6, 9.7 (Régimen Económico). 10.2, 10.5 (Régimen de Seguros) 12.4 (Cláusula en los Contratos) 14.2 – 14.7, 14.9, 14.12, 14.13, 14.16 (Caducidad) 15.12, 15.14 (Solución de Controversias). Además, amplía de 180 días a 2 años, desde la fecha de suscripción del contrato, el plazo para que el concedente entregue los predios comprendidos en la primera etapa de construcción.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	31 de octubre de 2005
Principales temas:	(1) Modificaciones a las cláusulas: 8.19 (Retribución), 9.5, 9.6 (Régimen Económico) 11.7 a (Relaciones con Terceros)
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	13 de junio de 2008
Principales temas:	(1) Inclusión de la cláusula 6.21 al Contrato de Concesión (Obras complementarias o nuevas vinculadas a mejorar el tránsito)
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	23 de diciembre de 2015
Principales temas:	(1) Modificación del diseño de las Obras contempladas en el EDI, debido a la dificultad de liberar el área de la Concesión.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	29 de diciembre de 2017
Principales temas:	(1) Modificación de la cláusula 6.2, con el fin de modificar el monto máximo que se estableció en la Adenda N° 4 para la ejecución de mayores inversiones, debido a modificaciones al Expediente Técnico por problemas en la liberalización de terrenos. (2) Modificar el primer párrafo de la cláusula 6.17, con el fin de viabilizar la aceptación parcial de las Obras de la Segunda Etapa. (3) Incorporación del numeral 6.25 de la sección VI, con el fin de permitir gestiones específicas relacionadas a la liberación de terrenos e interferencias.
Adenda 6	
Fecha de suscripción:	17 de octubre de 2025
Principales temas:	(1) Se reemplaza oficialmente la tasa de referencia "LIBOR" por la nueva tasa "CME Term SOFR" para el cálculo de intereses en todo el contrato (como pagos atrasados y garantías), debido a que la LIBOR dejó de emitirse en el mercado financiero. (2) Como consecuencia inmediata de este cambio, el concesionario tiene la obligación de presentar una nueva carta fianza de la Garantía de Fiel Cumplimiento con los términos actualizados.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Compromisos de inversión

10. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión la inversión proyectada referencial asciende a USD 61,4 millones (sin IGV). Dichas inversiones comprenden las labores de construcción que deben ser ejecutadas en dos (02) etapas.
11. La primera etapa comprende la ejecución de obras por un monto referencial de USD 26,4 millones (sin IGV), las cuales deben iniciarse a más tardar a los dos (2) años calendario contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. En particular, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, durante la primera etapa se tiene previsto la ejecución de las siguientes obras:
 - (i) La construcción del Evitamiento Huacho-Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y Desvío



- Ambar-Pativilca (Tramo 3, Calzada Este), construyéndose una sola calzada en dos sentidos.
- (ii) El reforzamiento de la calzada existente entre Primavera y el Desvío Ambar a nivel de acabado, como parte de la autopista.
 - (iii) Los intercambios Huacho y Pativilca, con las características definitivas.
 - (iv) Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido.
 - (v) La parte correspondiente a las calzadas que se construirán en esta etapa de los puentes Huaura y Pativilca, pudiendo el Concesionario a su criterio construir la cimentación total de los mismos.
 - (vi) El reforzamiento del puente Supe, conforme a las recomendaciones realizadas por el Concedente o el Supervisor.
12. La segunda etapa comprende obras por una inversión referencial de USD 35 millones (sin IGV). Dicha etapa deberá ejecutarse a más tardar al inicio del año once (11) contado a partir de la fecha de puesta en servicio de la totalidad de las obras correspondientes a la primera etapa o cuando se verifique por cuatro años consecutivos que el promedio anual del tráfico en la estación de peaje Paraíso (Huacho) sea igual o superior a 6,5 millones de ejes cobrables, lo que ocurra primero³. En esta etapa, que se ejecutará en un periodo máximo de dos (2) años se construirá lo siguiente:
- (i) Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista.
 - (ii) Los intercambios restantes del Tramo Ancón-Huacho-Pativilca.
 - (iii) Las calzadas y cimentación del Puente Supe.
 - (iv) Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca.
13. Cabe precisar que con fecha 23 de diciembre de 2015 se suscribió la Adenda 4 al Contrato de Concesión cuyo objeto es permitir la modificación del diseño de las obras contempladas en el expediente técnico, a solicitud del MTC, debido a la dificultad de liberar predios y regular su respectivo procedimiento. Posteriormente, mediante Adenda 5 al Contrato de Concesión, firmada el 29 de diciembre de 2017, se permitió la entrega parcial de las obras de la segunda etapa.
14. Así, las obligaciones, en virtud de lo establecido en el Contrato de Concesión, incluyen la ampliación de la carretera existente al momento del otorgamiento de la Concesión, añadiendo dos carriles adicionales.
15. Asimismo, el Estado peruano, dentro de sus facultades, aprueba la ejecución de las obras complementarias que, según el Contrato de Concesión, no se encuentren contempladas por el Expediente Técnico; sin embargo, se consideran indispensables para el cumplimiento del objeto de la Concesión.

Esquema tarifario

16. La única tarifa regulada por el Contrato de Concesión es el peaje que el Concesionario debe cobrar por vehículo ligero o por eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la Cláusula 8.17 a) del Contrato de Concesión, en el cual se determinó un mismo monto de peaje para cada vehículo liviano y para cada eje de vehículo pesado. Cabe señalar que el cronograma de ajuste tarifario fue modificado luego por la Adenda N° 1.
17. Asimismo, la Adenda N° 1 estableció la actualización de las tarifas reguladas de forma anual, de acuerdo con la siguiente fórmula:

³ Modificación efectuada por Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.



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

Donde:

- Peaje* : es el monto por cobrar en Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y otros aportes de ley, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.
- i* : es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
- 0* : es el mes de finalización de las obras de la primera etapa.
- CPI* : es el Índice de Precios al Consumidor (*Consumer Price Index*) de EEUU. Para el mes *i* de ajuste se utilizará el *CPI* del mes anterior.
- TC* : es el tipo de cambio, definido en el Contrato.
- IPC* : es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el INEI.

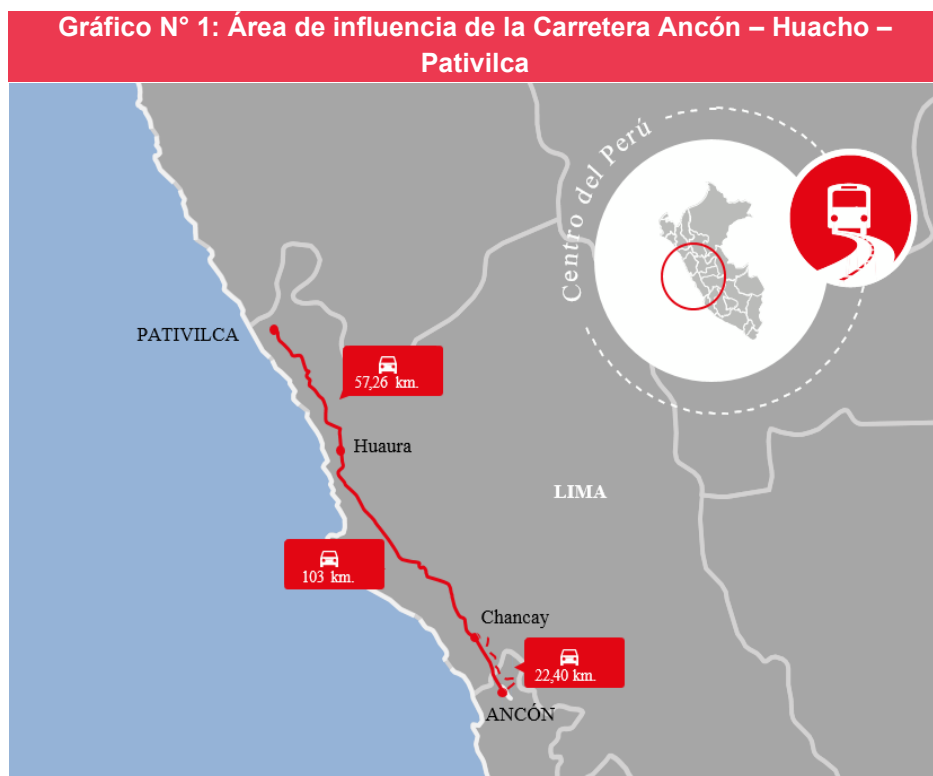
18. Por otro lado, de acuerdo con lo establecido en la Cláusula 8.17 b) iii), el Concesionario se encuentra facultado a aplicar esquemas de descuento de peajes para usuarios frecuentes, por prepago o promociones, siempre y cuando respete las normas de libre competencia y cuente con la autorización del Ositrán.

Pagos al Estado

19. El Concesionario debe efectuar pagos a favor del Estado por dos conceptos: i) Retribución al Estado, y ii) Aporte de Regulación. El primer pago asciende al 5,5 % de los ingresos mensuales de la concesión por concepto de peaje. Al respecto, de acuerdo con lo estipulado en la Adenda N° 2, el monto recaudado por concepto de Retribución al Estado puede ser destinado al Fondo Vial o, previa decisión del Concedente, al financiamiento de obligaciones a su cargo que emanen del Contrato.
20. Por otro lado, el segundo pago que debe efectuar el Concesionario asciende al 1 % de los ingresos totales facturados por la empresa, los cuales incluyen los ingresos provenientes por el cobro de peaje, así como los ingresos generados tanto por la prestación de servicios obligatorios como por los servicios opcionales prestados directamente por el Concesionario (de acuerdo con el artículo 14 de la Ley N° 26917).

I.3. Área de Influencia

21. El área de influencia de la carretera comprende el trayecto Ancón – Pativilca (ida y vuelta), y cuenta con una extensión de 183 kilómetros de la carretera Panamericana Norte en la región Lima. Sobre el particular, la vía empieza en el kilómetro 44 de la carretera Panamericana Norte y finaliza en el kilómetro 204 de dicha carretera, conectando a la ciudad de Lima con las ciudades de Huaral, Huacho, Barranca y Pativilca, comprendiendo las rutas Ancón – Huacho (103 km), Huacho – Pativilca (57 km) y el Serpentin de Pasamayo (22 km).



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán, año 2016.

22. Así, la Red Vial N° 5 forma parte del eje estructurante de la Panamericana Norte desde Lima hasta Piura, siendo una de las principales vías comerciales del país. El tramo Huacho – Pativilca es la principal vía de conexión entre el norte del país y la ciudad de Lima, por la cual transita carga destinada no solo al consumo local sino también para ser embarcada por el Puerto del Callao o por el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Por su parte, el tramo Ancón – Huacho está principalmente destinado al tránsito de vehículos pesados; mientras que, el tramo Ancón – Chancay se usa principalmente para el tránsito de vehículos livianos, aunque con el inicio de operaciones del Nuevo Puerto de Chancay podría incrementarse el tránsito de vehículos pesados en dicho tramo.
23. La Red Vial N° 5 también permite conectar a la población de Lima con los atractivos turísticos del denominado “Norte Chico”, destacando lugares como las Lomas de Lachay, el complejo arqueológico de Caral, el Castillo de Chancay, entre otros.

I.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

24. En cuanto a infraestructura, como se indicó anteriormente, la concesión comprende un total de 182,66 kilómetros de carretera, distribuidos en tres (3) tramos desde la Autopista de Ancón hasta la ciudad de Pativilca:
 - Tramo Ancón – Huacho (103 km);
 - Serpentin de Pasamayo (22 km);
 - Tramo Huacho – Pativilca (57 km).
25. Asimismo, se cuenta con tres (3) estaciones de peaje, ubicadas en Serpentin de Pasamayo, Paraíso (Huacho) y Variante de Pasamayo, y con dos (2) estaciones de pesaje en las cuales la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) controla el peso y las dimensiones permitidas de las unidades vehiculares.
26. Como parte del equipamiento, NORVIAL cuenta con alrededor de 20 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a una distancia de 10 kilómetros a lo largo de la vía,



permitiendo a los usuarios comunicarse directamente con la Central de Emergencias que atiende las 24 horas del día brindando auxilio mecánico, atención médica y traslado de ambulancias. Asimismo, para atender emergencias, el concesionario cuenta con 4 grúas para atender las emergencias de los vehículos ligeros o pesados, así como con 2 ambulancias operadas por un médico de emergencia y un paramédico, y se encuentran ubicadas en los peajes de Serpentin de Pasamayo y Paraíso.

27. Además, NORVIAL cuenta con furgonetas y motocicletas, las cuales contribuyen con la vigilancia, manteniendo la seguridad a lo largo de la carretera.

I.5. Hechos de importancia

28. En 2025, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones dispuso la suspensión temporal del cobro de peajes en la Variante de Pasamayo y el Serpentin de Pasamayo, tramos administrados por Norvial, debido a la emergencia que suscitó el colapso del Puente Chancay, que afectó la conectividad en la Red Vial 5. La interrupción de este punto crítico obligó a implementar medidas excepcionales para garantizar el tránsito⁴.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

29. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:

- i) Servicios Obligatorios, que comprende aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
- ii) Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que, sin ser indispensables, aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.

30. Entre los Servicios Obligatorios se tienen los siguientes:

- Central de Emergencias, disponible las 24 horas.
- Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia (postes SOS), cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno.
- Servicio de Auxilio Médico cada 100 km.
- Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa.
- Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
- Seguro de Accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).

31. Cabe indicar que los Servicios Obligatorios por los que se permitirá cobrar al Concesionario son:

- Servicios Higiénicos cada 100 km.
- Servicio de Auxilio Mecánico y Remolque por distancias mayores a 100 km.
- Oficinas y equipamiento adicionales para la Policía Nacional del Perú.

32. Por su parte, los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:

- Servicio de Código rápido.
- Sistema de vales prepago.

⁴ Fuente: <https://rpp.pe/peru/actualidad/chancay-Norvial-anuncio-la-suspension-del-cobro-de-peajes-en-la-variante-y-el-serpetin-de-pasamayo-noticia-1617083>



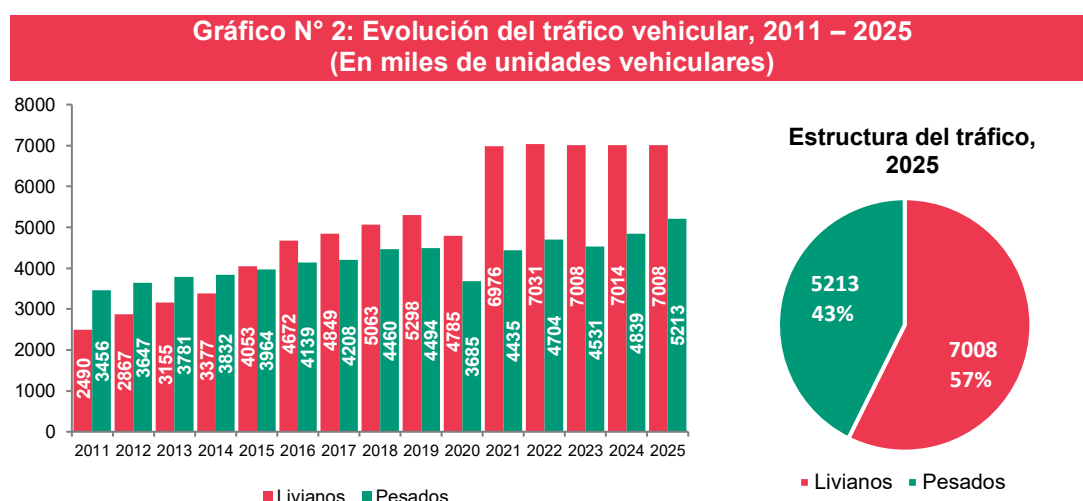
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

III.1. Tráfico vehicular

33. 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 han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁵.

Unidades vehiculares

34. En el siguiente gráfico se muestra la evolución del tráfico de vehículos en la concesión entre los años 2011 y 2025, así como la participación del tráfico por tipo de vehículo en el año 2025. Como se aprecia, el número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2025 alcanzó los 12,2 millones de vehículos, lo que representó un incremento de 3,1 % con relación al 2024. De manera desagregada, el tráfico de vehículos livianos se redujo en 0,1 %, mientras que el de vehículos pesados creció en 7,7 %.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

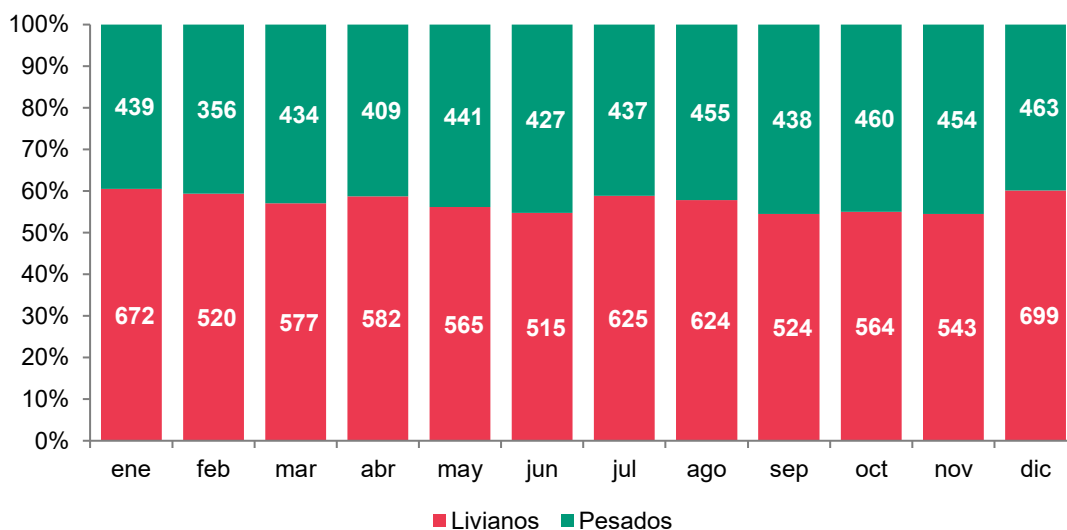
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. Cabe precisar que, del total de vehículos que circularon por la vía, el 57,3 % fueron vehículos livianos (7,0 millones) y el 42,7 % restante fueron vehículos pesados (5,2 millones). Como se observa en el gráfico anterior, a partir del año 2015 el tráfico de vehículos livianos ha superado al flujo de vehículos pesados. Al cierre de 2025 circularon por la vía alrededor de 1,8 millones de vehículos livianos más que los vehículos pesados.
36. En el siguiente gráfico se muestra el tráfico mensual por tipo de vehículo en el 2025. Como se aprecia, el tráfico de vehículos livianos presentó mayor participación en todos los meses del 2025.

⁵ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gov.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 OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Gráfico N° 3 Tráfico mensual por tipo de vehículo, 2025
(En miles de unidades vehiculares)

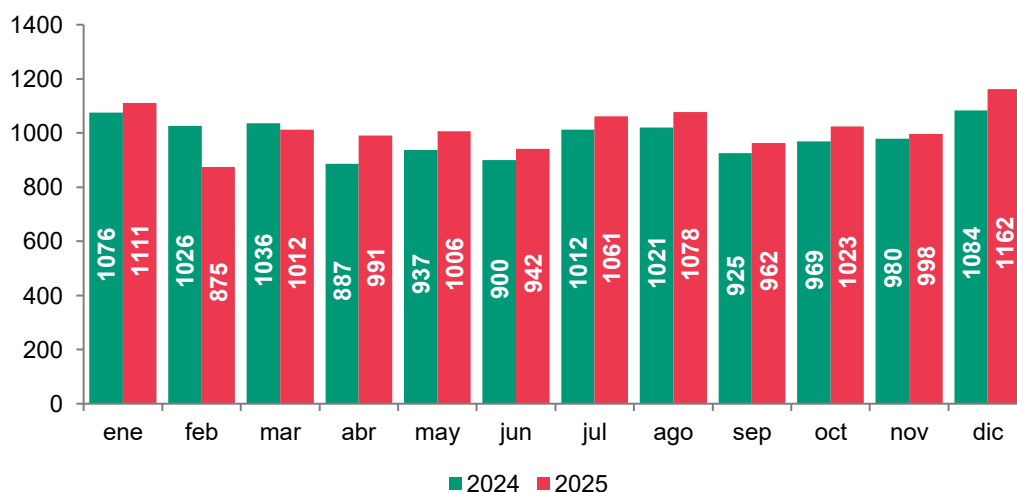


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Con relación al flujo vehicular mensual, se puede apreciar que en la mayoría de meses se registró una variación positiva en el flujo vehicular con relación a similares meses del año anterior, siendo los meses de abril, mayo y diciembre los de mayor crecimiento, con tasas de 11,7 %, 7,4 % y 7,2 %, respectivamente. Por el contrario, solo en 2 meses del 2025 se registró una caída en el tráfico, respecto al año anterior, siendo estos los meses de febrero y marzo, con caídas de 14,7 % y 2,3 %, respectivamente.

Gráfico N° 4 Evolución del tráfico mensual, 2024-2025
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Con relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2025, se puede observar que la estación Variante de Pasamayo recibió la mayor cantidad de tráfico, con 5,3 millones de vehículos (43,0 % del total), seguida por la estación Paraíso con 4,5 millones de vehículos (36,9 %); mientras que, la estación de Serpentin de Pasamayo recibió 2,5 millones de vehículos, representando el 20,1 % del tráfico total. De otro lado, el tráfico de vehículos en las estaciones de Paraíso y Serpentin de Pasamayo se incrementó en 3,4 % y



10,1 % en relación al 2024, respectivamente, mientras que el tráfico en la estación Variante de Pasamayo disminuyó en apenas 2 mil unidades, con relación al 2024.

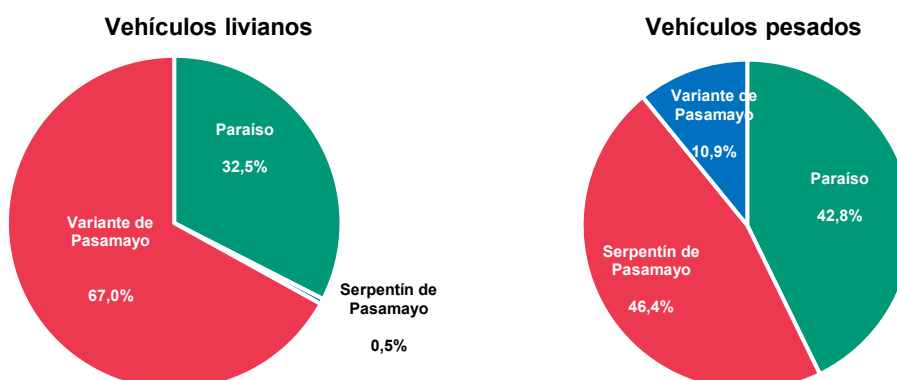
Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2024-2025 (En miles de unidades vehiculares)					
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2024	2025	Flujo	var. %
Livianos	Paraíso	2282	2278	-4,1	-0,2 %
	Serpentín de Pasamayo	30	37	6,5	21,6 %
	Variante de Pasamayo	4701	4694	-8	-0,2 %
Pesados	Paraíso	2078	2230	151	7,3 %
	Serpentín de Pasamayo	2199	2416	218	9,9 %
	Variante de Pasamayo	562	567	5,5	1,0 %
Total	Paraíso	4361	4508	147	3,4 %
	Serpentín de Pasamayo	2229	2453	224	10,1 %
	Variante de Pasamayo	5263	5261	-2,2	0,0 %

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Respecto a la variación del tráfico de vehículos livianos, la estación en la que se presentó un mayor crecimiento fue en Serpentín de Pasamayo, siendo 21,6 % mayor al nivel registrado en el año 2024. En tanto, el mayor incremento en el tránsito de vehículos pesados se registró en la estación de peaje de Serpentín de Pasamayo, con un aumento del 9,9 % en comparación con 2024.
40. Con relación a la participación del tráfico por tipo de vehículo y unidad de peaje, tal como se observa en el siguiente gráfico, en el caso de los vehículos livianos, la estación Variante de Pasamayo concentró el 67,0 % del tráfico, seguido de la estación Paraíso que concentró el 32,5 %, mientras que la estación Serpentín de Pasamayo concentró apenas el 0,5 %. Por otro lado, en lo que respecta al tráfico de vehículos pesados, la estación Serpentín de Pasamayo concentró el 46,4 % del tráfico, seguido de la estación Paraíso con el 42,8 % y la estación Variante de Pasamayo con el 10,9 %.

Gráfico N° 5: Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2025
(En porcentajes)



Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

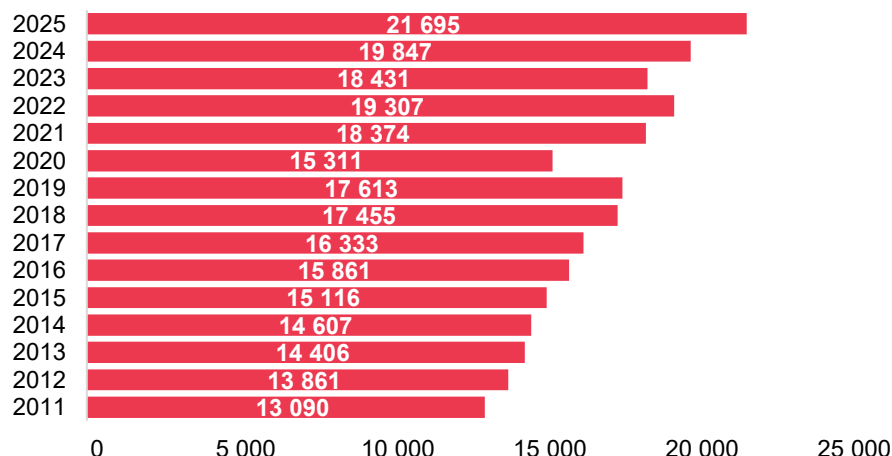
41. Cabe indicar que la mayor afluencia de tráfico de vehículos pesados por el tramo de Serpentín de Pasamayo se explica principalmente por la menor distancia en la ruta Lima – Huaral y a la menor pendiente de la vía, en comparación al tramo de Variante de Pasamayo. Esta situación se verá reforzada por el inicio de operaciones del Puerto de Chancay.



Ejes cobrables

42. En cuanto al número de ejes cobrables en el caso de los vehículos pesados, se incrementó en 9,3 %, pasando de 19,8 millones a 21,7 millones de ejes cobrables. En el gráfico N° 6 se puede apreciar que el número de ejes cobrables pesados ha venido incrementándose a lo largo de la serie, produciéndose las únicas caídas en los años 2020 y 2023, años en los que se registraron en total 15,3 millones y 18,4 millones de ejes cobrables pesados, respectivamente.

Gráfico N° 6: Evolución del tráfico de vehículos pesados, 2011 – 2025
(En miles de ejes cobrables)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

43. Asimismo, se registró una mayor afluencia de tráfico de ejes de vehículos pesados en aquellos con 2, 3 y 6 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (55,4 %), tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2025
(En unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables								Total
	2	3	4	5	6	7	8	9	
Unidades vehiculares									
Paraíso	460 871	597 529	131 112	175 731	847 159	16 046	1161	121	2 229 730
Serpentín de Pasamayo	556 293	312 589	145 141	227 227	1 155 088	18 567	1443	124	2 416 472
Variante de Pasamayo	184 324	369 128	12 808	145	660	15	0	4	567 084
Ejes cobrables									
Paraíso	921 742	1 792 587	524 448	878 655	5 082 954	112 322	9288	1089	9 323 085
Serpentín de Pasamayo	1 112 586	937 767	580 564	1 136 135	6 930 528	129 969	11 544	1116	10 840 209
Variante de Pasamayo	368 648	1 107 384	51 232	725	3 960	105	0	36	1 532 090

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

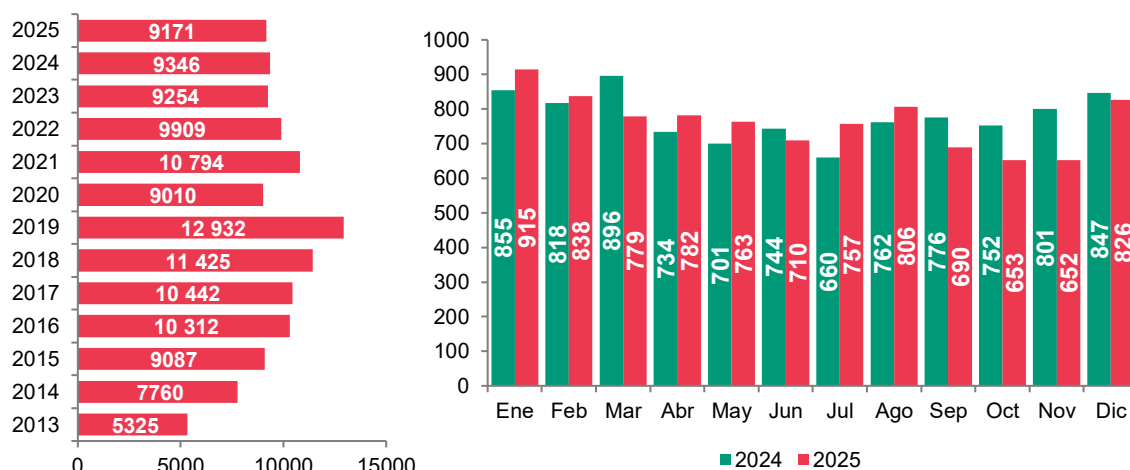
44. En línea con el mayor tráfico de vehículos pesados, la estación Serpentin de Pasamayo es la que presenta mayor tráfico en términos de ejes cobrables, con 10,8 millones de ejes, siendo el tráfico caracterizado en su mayoría por vehículos con 6 ejes cobrables (6,9 millones).



III.2. Servicios obligatorios

45. Durante el año 2025, el número de llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes fue de 9171 cifra que representó una disminución de 1,9 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (9346). Asimismo, los meses de enero, febrero y diciembre del 2025 fueron los meses con el mayor número de reportes de emergencias, representando el 28,1 % del total de emergencias registradas.

Gráfico N° 7: Llamadas a la Central de Emergencias, 2025

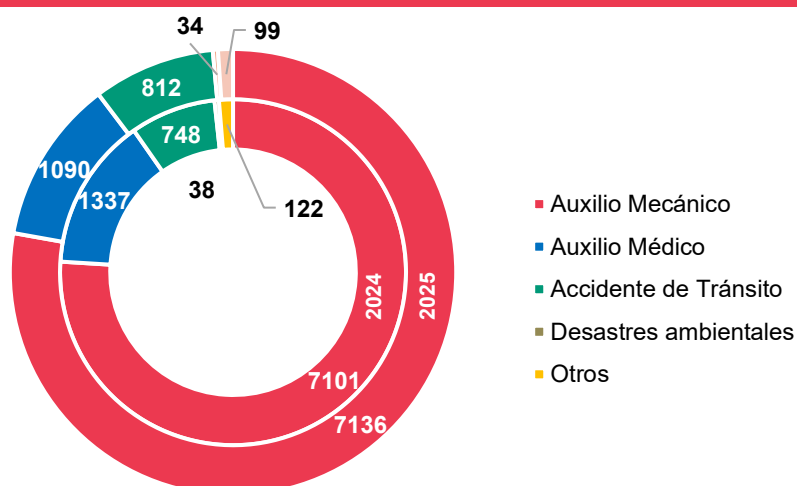


Fuente: NORVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. De manera desagregada, el principal motivo de las llamadas de emergencia realizadas durante el año 2025 fueron las solicitudes de auxilio mecánico, concentrando alrededor del 77,8 % de las llamadas de emergencia, proporción superior a la registrada en el 2024 (76,0 %). Otro motivo de llamada también recurrente, pero en menor frecuencia, es el auxilio médico, que en 2025 tuvo una participación de 11,9 %.

Gráfico N° 8: Motivo de llamada de emergencia, 2024 - 2025



Fuente: NORVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



47. Como se puede observar en el siguiente cuadro, del total de llamadas de emergencia registradas durante el año 2025, la mayoría de los usuarios se comunicaron con el Concesionario a través de sus celulares (alrededor del 98,8 % de las llamadas). Ello contrasta con el nivel bastante bajo de las comunicaciones a través de los postes SOS con únicamente el 1,1 % de las llamadas. Por su parte, el 17,1 % de los incidentes reportados a través de las llamadas de emergencia tuvieron por efecto interrumpir la vía.

Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencia y características, 2025
(Número de Llamadas de emergencia)

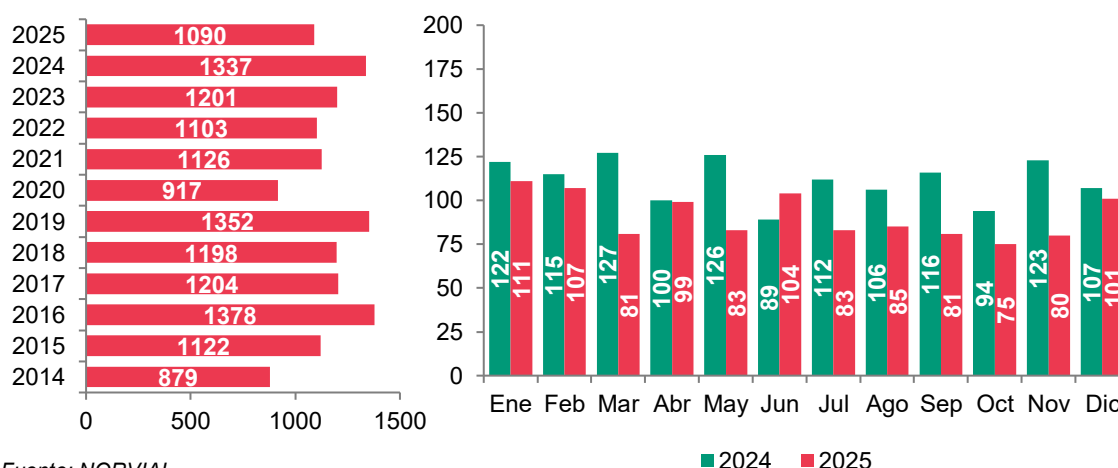
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Celular	Otros	Postes SOS	
Auxilio Mecánico	1033	6103	7037	7	92	7136
Auxilio Médico	223	867	1086	0	4	1090
Accidente de Tránsito	265	547	807	0	5	812
Eventos ambientales	26	8	34	0	0	34
Otros	17	82	97	0	2	99
Total	1564	7607	9061	7	103	9171

Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

48. En lo que respecta a asistencias médicas, durante el 2025 se presentaron 1090 auxilios médicos, cifra que representó una disminución de 18,5 % con relación a las asistencias médicas brindadas el año anterior (1337). Asimismo, en los meses de enero, febrero y junio de 2025 se presentaron el mayor número auxilios médicos alcanzando las 111, 107 y 104 asistencias médicas, respectivamente.

Gráfico N° 9: Asistencias médicas, 2014-2025



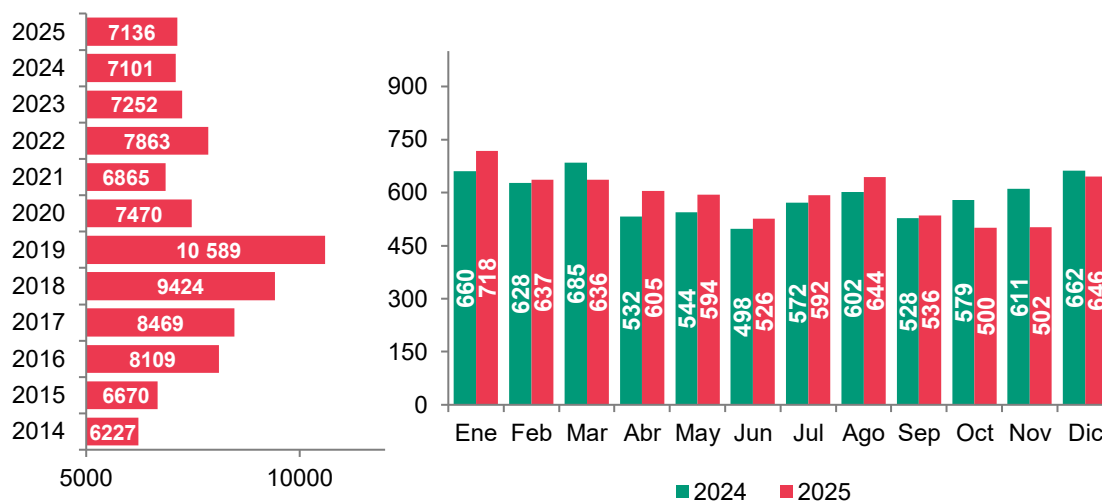
Fuente: NORVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. En cuanto a las asistencias mecánicas, en el siguiente gráfico se presenta que, en el 2025, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario ascendió a 7136, lo cual representó un ligero incremento de 0,5 % respecto a lo registrado el año anterior (7101). Al observar dicha información a nivel mensual, se puede identificar que en los meses de enero y diciembre de 2025 se presenta el mayor número de solicitudes de asistencias mecánicas, específicamente, 718 y 646, respectivamente.



Gráfico N° 10: Asistencias mecánicas, 2014-2025



Fuente: NORVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS

50. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado al cobro de una Tarifa (compuesta por el Peaje más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro aporte de ley) como contraprestación por el servicio público materia del Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte.
51. El Peaje está regulado, siendo reajustado anualmente en función de: (i) las variaciones del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el *Consumer Price Index* (CPI) de EEUU; y, (ii) las devaluaciones del Nuevo Sol frente al Dólar⁶.
52. A partir del 16 de julio de 2025 el concesionario está obligado a cobrar la nueva tarifa ajustada por inflación, la cual pasó de S/ 10,40 a S/ 10,30 por eje, si es pesado y, por vehículo si es ligero, representando una disminución de 1,0 % con relación a la tarifa del año anterior. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes durante el 2025.

Cuadro N° 7: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024-2025
(En Soles)

Concepto	Unidad de Cobro*	Tarifa 2024 (con IGV)	Tarifa 2025 (con IGV)	Var 2024-2025
Vehículos Ligeros	Por unidad	10,40	10,30	-1,0 %
Vehículos Pesados	Por eje	10,40	10,30	-1,0 %

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

*Los vehículos ligeros pagan una tarifa equivalente a un eje. Los vehículos pesados pagan una tarifa por cada eje.

53. Cabe señalar que, si bien la variación conjunta del Índice de Precios al Consumidor (IPC) y el Consumer Price Index (CPI) genera una presión al alza sobre la tarifa en términos reales, en el presente ajuste anual dicho efecto fue superado por la evolución del tipo de cambio promedio de compra publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. En particular, la apreciación del sol observada en el período de evaluación redujo el valor en moneda nacional

6

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



de la tarifa base expresada en dólares, lo que terminó predominando sobre el componente inflacionario y explica la disminución de la tarifa del peaje respecto del año anterior.

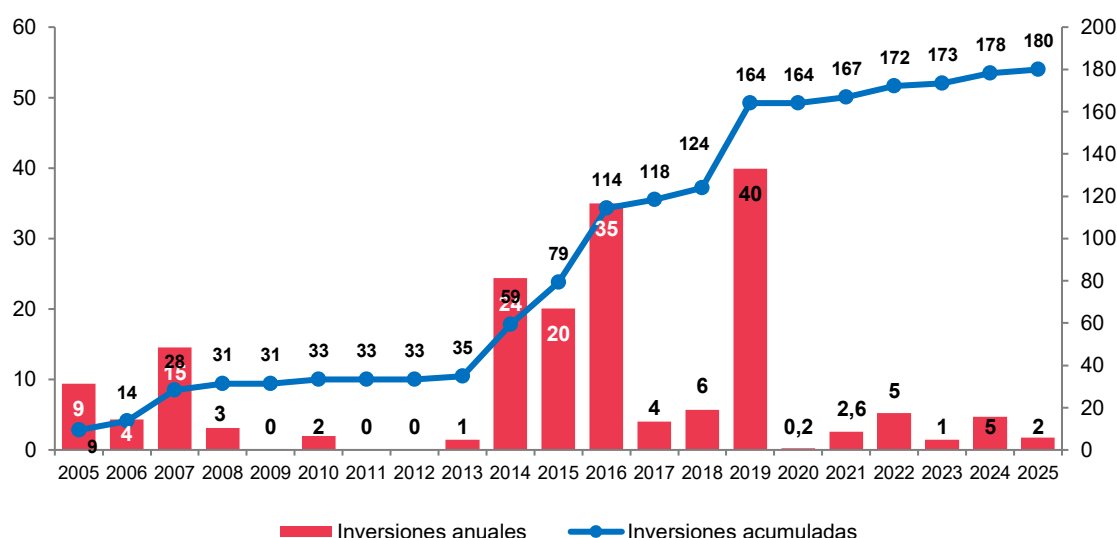
54. Mencionar también que el pago de la tarifa correspondiente es exigible a los vehículos que hagan uso de la vía; sin embargo, quedan exentos del pago de tarifa los vehículos de las Fuerzas Armadas, las Fuerzas Policiales, el Instituto Nacional Penitenciario y las Compañías de Bomberos, así como las ambulancias de servicios médicos, según lo señalado por el Decreto Legislativo N° 22467.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

55. Al cierre del año 2025, las inversiones acumuladas ejecutadas por el concesionario, que han sido reconocidas por el Regulador, ascendieron a USD 179,94 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 103,8 % de ejecución de la inversión comprometida (USD 173,38 millones, incluido IGV)⁷. Cabe mencionar que, la inversión comprometida por el concesionario incluye las obras de la primera y segunda etapa previstas en el Contrato de Concesión, así como obras complementarias y adicionales.

Gráfico N° 11: Evolución de Inversiones reconocidas, 2005-2025
(En millones de USD, con IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Durante el año 2025, la inversión reconocida al Concesionario por parte del Ositrán fue de USD 1,79 millones (incluye IGV), lo que representa una caída de 62,2 % respecto al monto reconocido en 2024 (USD 4,72 millones incluido IGV).
57. Con relación al avance físico de carreteras, se tiene que a diciembre de 2025 se han culminado las obras de construcción comprendidas en la primera etapa (33,9 kilómetros) y se ha logrado un avance del 100,0 % de obras de la segunda etapa en relación con el total de kilómetros comprometidos para construcción (57,26 kilómetros), lo cual incluye la construcción de la

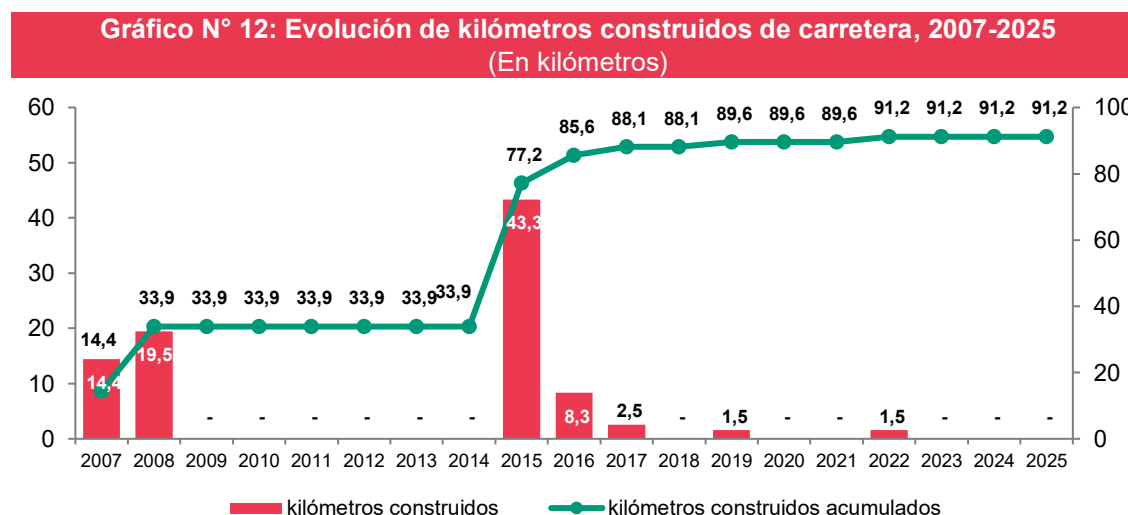
⁷

Cabe mencionar que el 14 de junio de 2024 se actualizó el monto referido al compromiso de inversión, agregándose el monto de inversión de la Obra Complementaria Paso a Desnivel Inferior Peatonal y de Vehículos Menores (Km. 79+940).



segunda calzada que une el tramo Huacho – Pativilca, cuatro intercambios viales, tres pasos a desnivel, dos puentes peatonales y tres puentes sobre ríos⁸.

58. Del mismo modo se han culminado todas las obras no sujetas a la restricción de liberación de predios, así como la construcción de los puentes sobre los ríos Huara, Supe y Pativilca, y la construcción de los Intercambios Viales: Huaura, Medio Mundo, San Nicolás y Barranca (sin el Ramal N° 2 por falta de liberación de predios e interferencia). Como se observa en el siguiente gráfico, al cierre del año 2025, el Concesionario ha construido 91,2 kilómetros de carretera.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

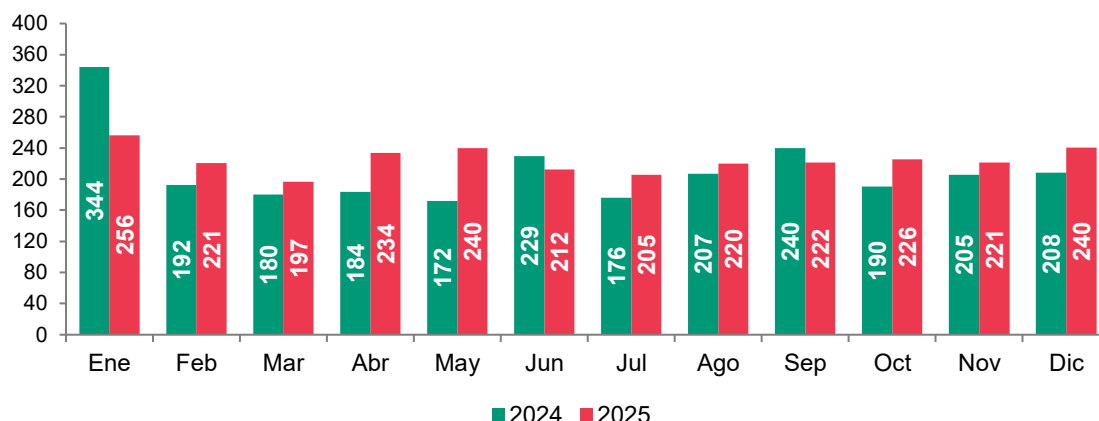
59. Como se indicó anteriormente, el Concesionario debe efectuar pagos a favor del Estado por dos conceptos: Retribución al Estado y Aporte de Regulación.
60. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el concesionario realiza pagos mensuales por concepto de Aporte por Regulación, los cuales corresponden al 1% de los ingresos facturados deduciendo el IGV. Durante el año 2025, el monto efectivamente pagado por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,69 millones, lo que representa un incremento de 6,5 % con relación al aporte del año 2024, el cual ascendió a S/ 2,53 millones.
61. En el siguiente gráfico, se muestra la evolución del Aporte por Regulación mensual del año 2024 y 2025. Como se aprecia, los aportes pagados en la mayoría de los meses de 2025 fueron superiores respecto a los montos pagados en el año 2024, a excepción de los meses de enero, julio y setiembre, donde los montos de cada mes del año 2025 fueron inferiores al del año anterior.

⁸

Cabe señalar que, mediante Adenda 5 al Contrato de Concesión, firmada el 29 de diciembre de 2017, se permitió la entrega parcial de las obras de la segunda etapa. Así, el 8 de enero de 2018 se firmó el Acta de recepción parcial del 88,77 % de obras con el MTC y el Ositrán. Posteriormente, con fecha 19 de diciembre de 2019 se firmó la segunda acta de recepción parcial de obra, entregando el 98,51 %. Por último, con fecha 17 de junio de 2020 se firmó el Acta de Recepción del Saldo Final de las Obras de la Segunda Etapa que incluyen los puentes peatonales Km 78+650 y Km 80+420, con lo cual se concluyeron las obras de la segunda etapa.



Gráfico N° 13: Aporte por Regulación, 2024-2025
(En miles de Soles)

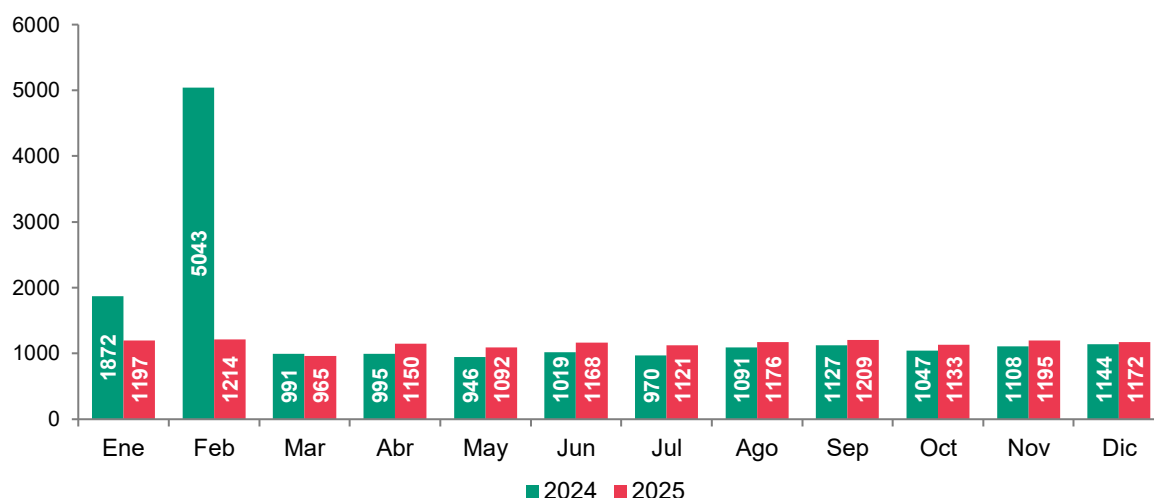


Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Por otra parte, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario también debe realizar pagos mensuales al MTC por concepto de retribución al concedente correspondientes al 5,5 % del total de ingresos facturados por tarifa de peaje, lo cual se destina al fondo vial. Así, durante el año 2025, la retribución que realizó el Concesionario ascendió a S/ 13,79 millones, lo que representó una caída de 20,5 % con relación al año anterior.

Gráfico N° 14: Retribución al concedente, 2024-2025
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

63. De acuerdo con el contrato de concesión, los bienes y la infraestructura vial de la concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, drenajes, señalética, calidad de la circulación, entre otros. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
64. Sobre el particular, los indicadores a tomar en cuenta en la medición del nivel de servicio son: i) el Nivel Global de Servicio, y ii) el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). El Nivel del Servicio



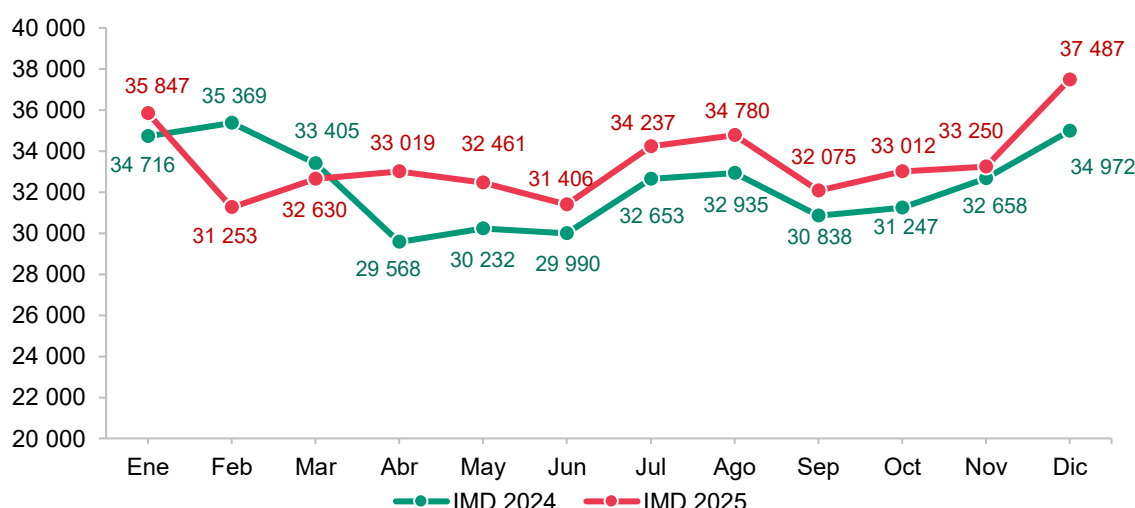
Global se construye mediante una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores de calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, de la misma forma con el derecho de vía y la seguridad de esta, mientras que el IRI es un indicador de confort y seguridad en la vía.

65. En el Contrato de Concesión, no se indica un umbral mínimo para el nivel Global de Servicio, sino la obligación del concesionario de cumplir con un conjunto de parámetros, los cuales están establecidos en el Anexo I y II del Contrato de Concesión. Para el año 2025, el concesionario ha cumplido con todos los parámetros de los niveles de servicios. De la misma manera, el IRI calculado en la última evaluación fue de 1,38, el cual es menor a 3,5 (umbral máximo establecido en el contrato de concesión)⁹.

VI.2. Indicadores de tráfico

66. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹⁰, el cual se basa en información que provee el concesionario referido al tránsito diario promedio por las vías. Como se observa en el siguiente gráfico, en febrero y marzo de 2025, el IMD fue inferior respecto a los mismos meses de 2024.

Gráfico N° 15: intensidad Media Diaria (IMD), 2024 – 2025
(unidades vehiculares)



Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Cabe señalar que, en promedio, durante el año 2025 el número de vehículos diarios fue de 33 455, cifra superior en 3,3 % a lo registrado en el 2024 (32 382). Esto quiere decir que, durante el 2025, las estaciones de peaje contabilizaron en promedio 33 455 cobros por día de los vehículos que transitaron por la vía.

VI.3. Accidentes

68. Durante el 2025, el número de accidentes ocurridos en la concesión ascendió a 778, cifra 6,6 % superior respecto del año anterior en el cual se registraron 730 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó en 10,7 % (de 652 a 582 heridos) y la cifra de víctimas mortales aumentó en un 7,7 % (de 52 a 56 fallecidos) entre 2024 y 2025.

⁹ Para mayor detalle sobre los niveles de servicio exigidos al concesionario revisar el Anexo I y II del contrato de concesión.

¹⁰ 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 N° 8: Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2025
(Número de Accidentes)**

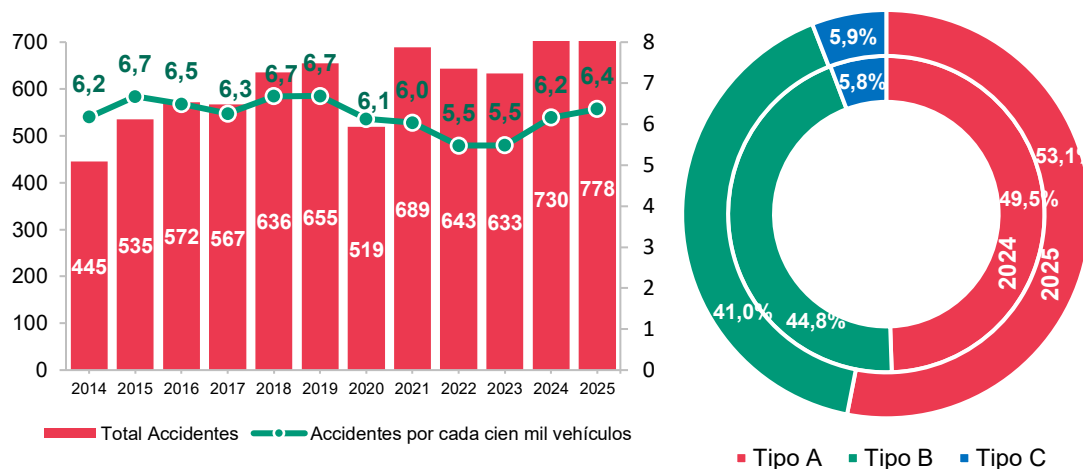
Año	Tipo de accidente			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	186	234	25	2795	641	26
2015	189	307	39	3324	767	46
2016	222	308	42	4386	1 002	66
2017	214	316	37	3532	642	47
2018	295	302	39	1914	750	94
2019	297	323	35	1783	762	42
2020	275	214	30	1061	409	33
2021	359	293	37	977	535	40
2022	381	235	27	1173	466	29
2023	310	292	31	995	585	33
2024	361	327	42	1336	652	52
2025	413	319	46	1406	582	56

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

69. En el siguiente gráfico se muestra que la cantidad de accidentes ocurridos por cada cien mil vehículos aumentó de 6,2 en 2024 a 6,4 accidentes en el 2025, lo que evidencia un aumento de la cantidad de accidentes, cifra que se encuentra alineada con el incremento del número de accidentes en términos absolutos en el último año.

Gráfico N° 16: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2025



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

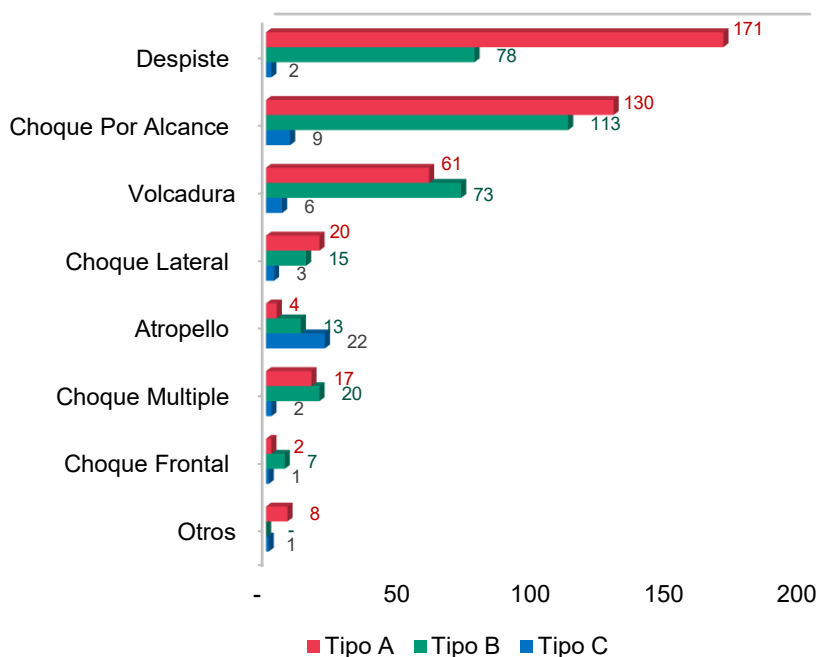
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. De los 778 accidentes acontecidos en el 2025, el 5,9 % (46) de ellos trajeron como consecuencia pérdidas humanas, el 41,0 % (319) tuvieron como consecuencia personas heridas y el 53,1 % (413) restante solo conllevaron daños materiales. En comparación con el año 2024, se incrementó ligeramente el número de accidentes que tuvieron como consecuencia víctimas mortales, pasando de 5,8 % a 5,9 %, respectivamente.
71. En el siguiente gráfico se muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Así, los principales tipos de accidente ocurridos en la vía corresponden a despistes y choques por alcance con 251 y 252 eventos, respectivamente, presentándose una mayor cantidad de eventos con daños materiales para el caso de despistes; y mayor cantidad de personas heridas para el caso de choques por alcance.



Gráfico N° 17: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025



Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

72. En el siguiente cuadro se muestra el número de personas heridas o fallecidas según el tipo de accidente. Se observa que 582 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2025 de los cuales el 35,9 % (209) fueron a causa de choques por alcance, el 24,4 % (142) a causa de volcaduras y el 20,3 % (118) fue a causa de despistes de vehículos. Por su parte, con relación al número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en el 2025, se registraron un total de 56 fallecidos, de los cuales el 41,1 % (23) de ellos se debieron a atropellos, el 21,4% (12) fueron a causa de choques por alcance y un 12,5 % (7) por volcadura, entre otros.

Cuadro N° 9: Número de personas heridas y fallecidas por tipo de accidente, 2025
(Número de personas y porcentaje)

Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Volcadura	142	24,4 %	7	12,5 %
Choque Por Alcance	209	35,9 %	12	21,4 %
Despiste	118	20,3 %	2	3,6 %
Choque Lateral	28	4,8 %	5	8,9 %
Choque Multiple	52	8,9 %	4	7,1 %
Atropello	17	2,9 %	23	41,1 %
Choque Frontal	14	2,4 %	1	1,8 %
Otros	2	0,3 %	2	3,6 %
Total	582	100%	56	100%

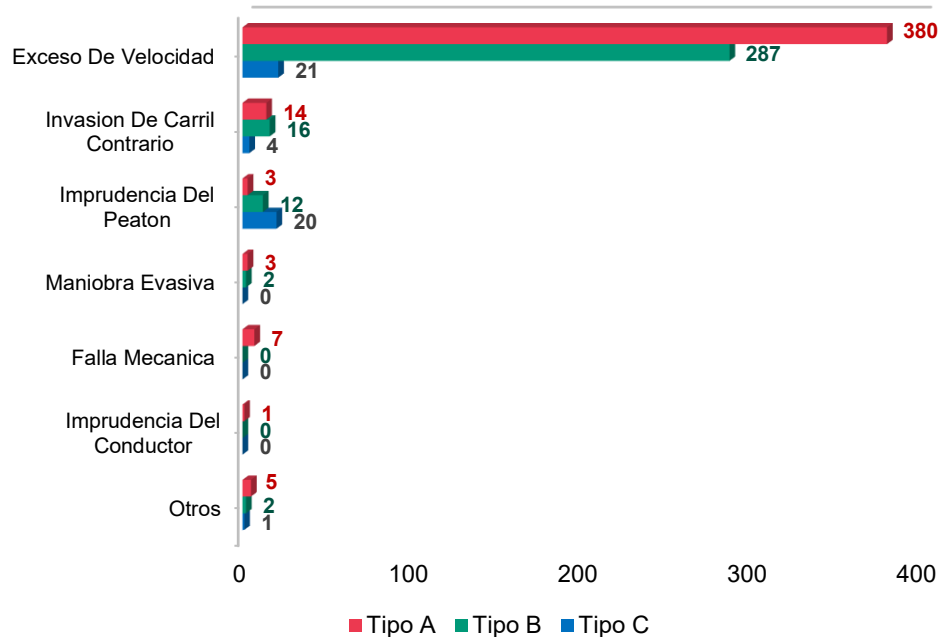
Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. En el siguiente gráfico se muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según su tipo, es decir, A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). Al respecto, la principal causa de los accidentes corresponde al exceso de velocidad con 688 eventos, que concentra el 88,4 % del total de accidentes, seguido por la imprudencia de los peatones con 35 accidentes (4,5 %) e invasión de carril con 34 accidentes (4,4%), entre otros.



Gráfico N° 18: Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2025



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

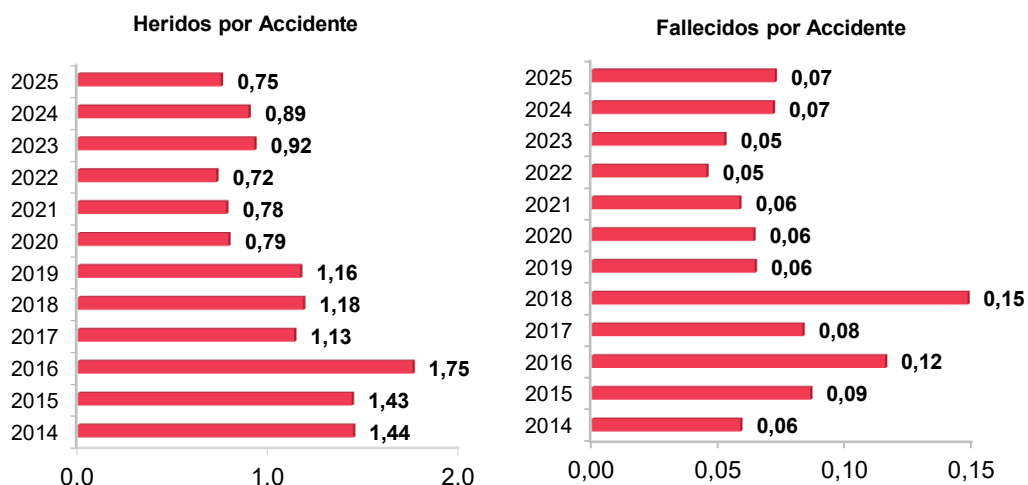
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. En cuanto a los indicadores de accidentes, en el siguiente gráfico se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes disminuyó, al pasar de 0,89 heridos por cada accidente en el 2024 a 0,75 heridos por cada accidente en el 2025. Por otro lado, se aprecia que la cantidad de fallecidos por accidente se mantuvo en 0,07 entre 2024 y 2025.

Gráfico N° 19: Indicadores de accidentes, 2014 – 2025



Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

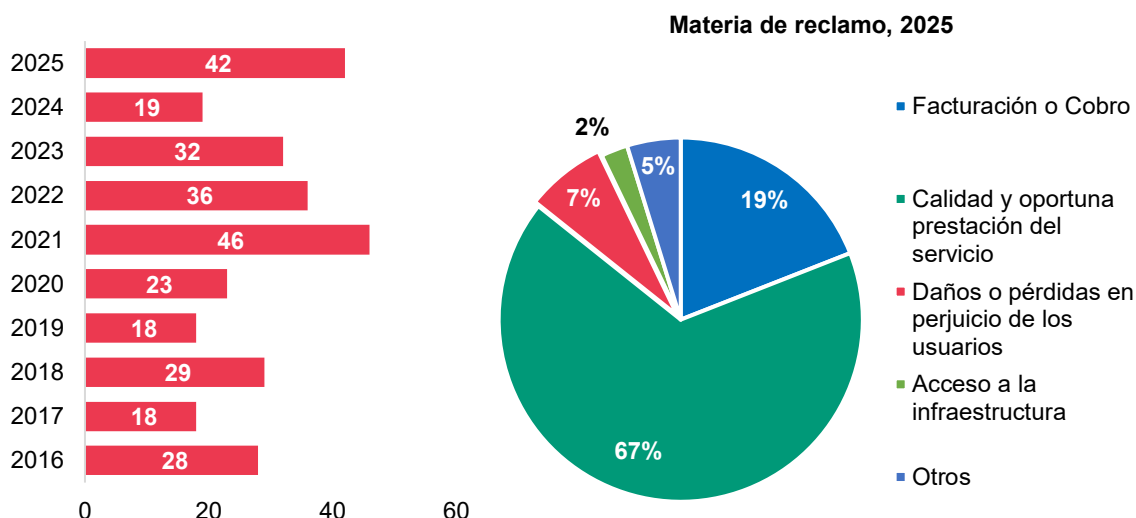
VI.4. Reclamos

75. Durante 2025, se registraron 42 reclamos por parte de los usuarios en relación con los servicios brindados por el concesionario, lo que significó un incremento de más del doble de reclamos



respecto a los presentados en 2024 (19). Del total, el 66,7 % (28 casos) estuvo relacionado con la calidad y prestación del servicio; mientras que 19,0 % (8 casos), con el cobro de tarifas.

Gráfico N° 20: Reclamos, 2016-2025



Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

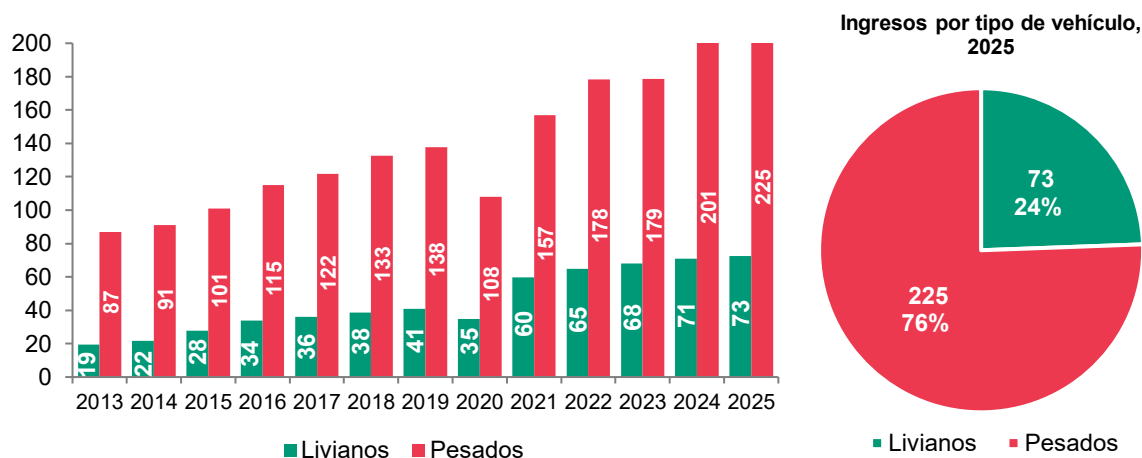
76. Cabe señalar que, del total de reclamos presentados al cierre del año 2025, el 76,2 % (32 reclamos) fue declarado infundado; mientras que el 7,1 % (3 reclamos) correspondió, en igual proporción, a reclamos declarados inadmisibles, improcedentes y concluidos por desistimiento.

VII. INDICADORES COMERCIALES

77. Durante 2025, los ingresos por recaudación de peaje de Norvial ascendieron a S/ 297,15 millones, cifra que representó un crecimiento de 9,1 % en relación con los ingresos registrados en 2024, esto a pesar de la caída en el precio del peaje, siendo el aumento del tráfico (3,1 %) lo que terminó predominando. La mayor proporción de los ingresos por recaudación de peaje provienen principalmente del cobro a vehículos pesados, representando el 75,6 % del total de ingresos en el 2025. Asimismo, en todos los meses de 2025 se registró una mayor recaudación por concepto de vehículos pesados.



**Gráfico N° 21: Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2025
(en millones de Soles)**

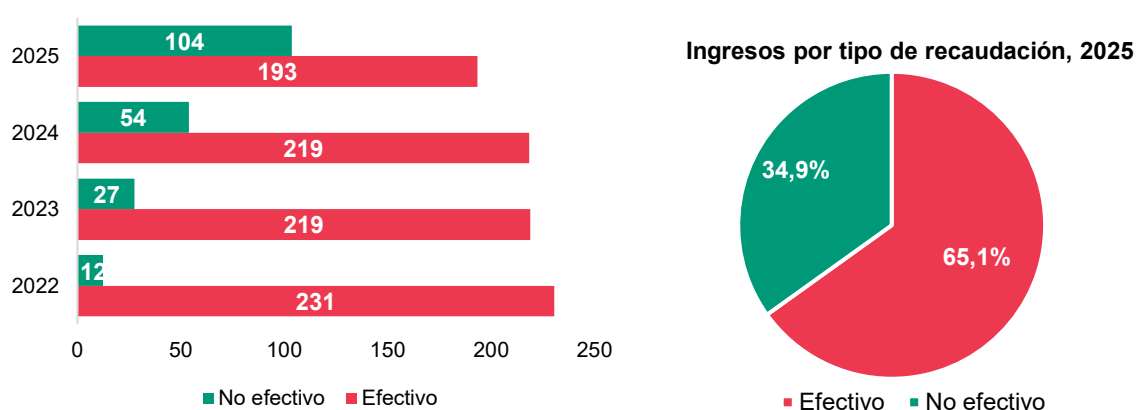


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. En cuanto a la modalidad de pago, el 65,1 % (S/ 193,45 millones) correspondió a recaudación en efectivo, mientras que el 34,9 % (S/ 103,70 millones) se obtuvo mediante pagos por otras modalidades (no efectivo). Cabe resaltar que esta última modalidad ha experimentado un crecimiento significativo en comparación al año 2024, cuando representaba apenas el 19,7 % (S/ 53,76 millones). En 2025, el monto recaudado por este concepto prácticamente se duplicó. Asimismo, en relación con 2022 (año en que se iniciaron estos cobros), la proporción de pagos no efectivos se incrementó de 5,1 % a 34,9 %.

**Gráfico N° 22: Recaudación por cobro de peaje, 2022-2025
(en millones de Soles)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados Financieros de la empresa

Estado de Resultados integrales

79. 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. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de



recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.

80. En 2025, los ingresos totales provenientes del cobro por servicios y actividades de construcción registraron una contracción de 5,5 %, pasando de S/ 274,2 millones en 2024 a S/ 259,2 millones. Este resultado se explica, principalmente, por la fuerte caída en los ingresos por construcción de obras complementarias¹¹, que pasaron de S/ 42,7 millones a S/ 5,3 millones, lo que representó un descenso del 87,7 % debido a la culminación de los principales frentes de obra. En contraste, los ingresos por servicios¹² mantuvieron un desempeño positivo al registrar un crecimiento de 9,7 %, alcanzando los S/ 253,9 millones y consolidando su relevancia al representar el 98,0 % del total de los ingresos de la concesión durante este ejercicio.

Cuadro N° 10: Ingresos por servicios 2025-2024
(En miles de soles)

Ingresos por operación y construcción	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL 2025/2024
			2025	2024	
Ingresos	259 218	274 210	100,0%	100,0%	-5,5%
por servicios	253 946	231 464	98,0%	84,4%	9,7%
por construcción de obras complementarias	5272	42 746	2,0%	15,6%	-87,7%
Total Ingresos por servicios	259 218	274 210	100,0%	100,0%	-5,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Durante el ejercicio 2025, los costos totales alcanzaron los S/ 151,5 millones, lo que significó una reducción del 12,8 % en comparación con los S/ 173,8 millones del 2024. Esta disminución fue impulsada principalmente por la fuerte caída en los costos de construcción, que se redujeron de S/ 41,7 millones a S/ 7,0 millones, reflejando una contracción de 83,3 % debido a que ejecutaron menos obras que el año previo. En tanto, los costos por servicios sumaron S/ 144,6 millones, lo que representa un incremento del 9,5 % respecto al año anterior y consolidó una participación mayoritaria del 95,4 % en los costos totales del año. Dentro de dicha partida, destacan los Servicios prestados por terceros y la amortización, los cuales alcanzaron S/ 65,1 millones y S/ 60,5 millones, con representaciones del 42,9 % y 39,9 % sobre el total general, respectivamente.

Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2025-2024
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL 2025/2024
			2025	2024	
Costos por servicios	144 582	132 056	95,4%	76,0%	9,5%
Cargas del personal	437	466	0,3%	0,3%	0,0%
Servicios prestados por terceros	65 069	56 958	42,9%	32,8%	14,2%
Cargas diversas de gestión	18 613	17 541	12,3%	10,1%	6,1%
Amortización	60 463	57 091	39,9%	32,8%	5,9%
Costos de construcción	6959	41 743	4,6%	24,0%	-83,3%
Servicios prestados por terceros-obras complementarias	6959	41 743	4,6%	24,0%	-83,3%
Total	151 541	173 799	100,0%	100,0%	-12,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. En 2025, los gastos administrativos totalizaron S/ 5,5 millones, lo que representó una disminución de 27,8 % respecto al 2024. Esta variación se explicó principalmente por la

¹¹ Corresponde a la ejecución de dos obras complementarias solicitadas por el MTC. Al 31 de diciembre de 2025 se ejecutaron las siguientes obras: i) Puente peatonal "KM 181-950"; ii) Paso a desnivel KM 188+112

¹² El incremento se debe a ajuste tarifario según contrato y a la mayor afluencia vehicular.



reducción en los Servicios prestados por terceros, que pasaron de S/ 6,2 millones en 2024 a S/ 3,7 millones en 2025 (una caída de 39,8 %). En contraste, las Cargas diversas de gestión registraron un incremento del 34,0 %, al pasar de S/ 106 mil a S/ 142 mil. Asimismo, las Cargas de personal aumentaron en 32,8 %, alcanzando los S/ 1,5 millones y elevando su participación al 28,1 % del total de los gastos administrativos del periodo.

Cuadro N° 12: Costos de administración 2025-2024
(En miles de soles)

Gastos de administración	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Cargas de personal	1540	1160	28,1%	15,3%	32,8%
Servicios prestados por terceros	3707	6162	67,6%	81,2%	-39,8%
Cargas diversas de gestión	142	106	2,6%	1,4%	34,0%
Depreciación	55	134	1,0%	1,8%	-59,0%
Tributos	39	28	0,7%	0,4%	39,3%
Total Gastos administrativos	5 483	7 590	100,0%	100,0%	-27,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Como se aprecia en el siguiente cuadro de Resultados Integrales, durante 2025, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 107,7 millones, lo que significó un incremento de 7,2 % con relación a lo registrado el año anterior (S/ 100,4 millones). De otro lado, con relación a la utilidad operativa, esta mostró una evolución positiva al situarse en S/ 101,4 millones, lo que representó un crecimiento de 9,4 % frente a lo alcanzado en 2024. En cuanto a la utilidad neta del ejercicio, la misma se ubicó en S/ 68,7 millones, significando un aumento de 15,7 % respecto al periodo previo (S/ 59,4 millones), resultado que evidencia la continuidad en la mejora de los márgenes y la rentabilidad del negocio durante el año.

Cuadro N° 13: Resultados Integrales 2025-2024
(En miles de soles)

	2025	2024	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2025	2024	2025/2024
Ingresos	259 218	274 210	100%	100%	-5,5%
Ingresos por servicios prestados	253 946	231 464	98,0%	84,4%	9,7%
Ingresos por construcción de obras complementarias	5272	42 746	2,0%	15,6%	-87,7%
Costos	- 151 541	- 173 799	-58,5%	-63,4%	-12,8%
Costos por servicios prestados	- 144 582	- 132 056	-55,8%	-48,2%	9,5%
Costos por construcción de obras complementarias	- 6959	- 41 743	-2,7%	-15,2%	-83,3%
Utilidad bruta	107 677	100 411	41,5%	36,6%	7,2%
Gastos administrativos	- 5483	- 7590	-2,1%	-2,8%	-27,8%
Otros ingresos, gastos, neto	- 831	- 141	0,0%	-0,1%	489,4%
Utilidad operativa	101 363	92 680	39,1%	33,8%	9,4%
Gastos financieros	- 10 178	- 14 437	-3,9%	-5,3%	-29,5%
Ingresos financieros	2798	3930	1,1%	1,4%	-28,8%
Intereses por valor presente del pasivo financiero	- 1245	- 951	-0,5%	-0,3%	30,9%
Utilidad antes del impuesto a la renta	92 738	81 222	35,8%	29,6%	14,2%
Impuesto a la renta	- 24 007	- 21 814	-9,3%	-8,0%	10,1%
Utilidad (pérdida) neta del año	68 731	59 408	26,5%	21,7%	15,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Estado de Situación Financiera

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

Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera 2025-2024
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES	120 536	132 436	PASIVO CORRIENTE	101 014	104 177
Efectivo y equivalente de efectivo	84 561	95 735	Otros pasivos financieros	46	-
Cuentas por cobrar comerciales	22 786	33 561	Bonos	64 835	50 401
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	370	897	Cuentas por pagar comerciales	2089	1800
Otras cuentas por cobrar	1384	137	Cuentas por pagar a partes relacionadas	27 054	41 340
Gastos contratados por anticipado	1907	781	Otras cuentas por pagar	6646	9481
Costo diferido	9528	1325	Otras provisiones	344	1155
ACTIVOS NO CORRIENTES	142 200	197 469	PASIVO NO CORRIENTE	26 828	88 772
Cuentas por cobrar comerciales			Bonos	18 879	82 417
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1006	1006	Otras provisiones	7844	6355
Propiedades, planta y equipo, neto	3	5	Otros pasivos financieros	105	-
Activos por derecho de uso, neto	159	-			
Activos intangibles, neto	127 460	174 065			
Costo del contrato	347	3 629			
Activos por impuestos diferidos	13 225	18 764	TOTAL PASIVO	127 842	192 949
			PATRIMONIO NETO	134 894	136 956
			Capital emitido	55 136	55 136
			Reserva legal	11 027	11 027
			Resultados acumulados	68 731	70 793
TOTAL ACTIVOS	262 736	329 905	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	262 736	329 905

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



Cuadro N° 15: Análisis Vertical - Estado de Situación Financiera 2025 - 2024

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL	
	2025	2024		2025	2024
ACTIVOS CORRIENTES	45,9%	40,1%	PASIVO CORRIENTE	38,4%	31,6%
Efectivo y equivalente de efectivo	32,2%	29,0%	Otros pasivos financieros	0,0%	-
Cuentas por cobrar comerciales	8,7%	10,2%	Bonos	24,7%	15,3%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,1%	0,3%	Cuentas por pagar comerciales	0,8%	0,5%
Otras cuentas por cobrar	0,5%	0,0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	10,3%	12,5%
Gastos contratados por anticipado	0,7%	0,2%	Otras cuentas por pagar	2,5%	2,9%
Costo diferido	3,6%	0,4%	Otras provisiones	0,1%	0,4%
ACTIVOS NO CORRIENTES	54,1%	59,9%	PASIVO NO CORRIENTE	10,2%	26,9%
Cuentas por cobrar comerciales	0,0%	0,0%	Bonos	7,2%	25,0%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,4%	0,3%	Otras provisiones	3,0%	1,9%
Propiedades, planta y equipo, neto	0,0%	0,0%	Otros pasivos financieros	0,0%	-
Activos por derecho de uso, neto	0,1%	-			
Activos intangibles, neto	48,5%	52,8%			
Costo del contrato	0,1%	1,1%			
Activos por impuestos diferidos	5,0%	5,7%	TOTAL PASIVO	48,7%	58,5%
			PATRIMONIO NETO	51,3%	41,5%
			Capital emitido	21,0%	16,7%
			Reserva legal	4,2%	3,3%
			Resultados acumulados	26,2%	21,5%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Al cierre del ejercicio 2025, el valor total de los activos de la concesión —y en la misma línea, el del pasivo y patrimonio— se redujo en 20,4 %, al pasar de S/ 329,9 millones en 2024 a S/ 262,7 millones en 2025.
86. Esta disminución respondió principalmente a la contracción del activo no corriente, que cayó 28,0 %, situándose en S/ 142,2 millones (frente a los S/ 197,5 millones del año previo). Por su parte, el activo corriente registró una reducción más moderada de 9,0 %, alcanzando los S/ 120,5 millones. En términos de participación, el activo corriente incrementó su representatividad al pasar del 40,1 % del total de activos en 2024 al 45,9 % en 2025; mientras que la proporción del activo no corriente disminuyó de 59,9 % a 54,1 %.
87. Dentro del activo corriente, la principal cuenta continúa siendo el efectivo y equivalente de efectivo, que ascendió a S/ 84,6 millones, representando el 32,2 % del activo total, a pesar de registrar una caída de 11,7 % respecto a 2024. En cuanto al activo no corriente, la principal partida corresponde a activos intangibles netos, con un valor de S/ 127,5 millones, lo que equivale al 48,5 % del activo total, reflejando una disminución interanual del 26,8 %.
88. Por el lado del pasivo y patrimonio, los pasivos totales sumaron S/ 127,8 millones en 2025, registrando una notable disminución de 33,7 % en comparación con el año anterior, lo que redujo su participación al 48,7 % en la estructura financiera. A su vez, el patrimonio neto se mantuvo estable al situarse en S/ 134,9 millones, un ligero 1,5 % menos que en 2024, elevando su representatividad al 51,3 % del total. El pasivo corriente se contrajo levemente en 3,0 %,



pasando de S/ 104,2 millones a S/ 101,0 millones, mientras que el pasivo no corriente se redujo drásticamente (-69,8 %), al ubicarse en S/ 26,8 millones.

89. La reducción del patrimonio en 2025 estuvo explicada principalmente por la caída en los resultados acumulados, los cuales descendieron de S/ 70,8 millones a S/ 68,7 millones, lo que significó una variación de -2,9 %.

VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

90. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, la empresa mantiene una política de disponer más de la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, según se podrá apreciar de los ratios liquidez general y prueba ácida, toda vez que sus ratios están por encima de 1.
91. En 2025, la posición de liquidez de la empresa experimentó un debilitamiento debido a que la reducción del activo corriente superó la contracción de las obligaciones corrientes. Como consecuencia, el ratio de liquidez general¹³ disminuyó de 1,27 en 2024 a 1,19 en 2025, mientras que el ratio de prueba ácida¹⁴ también retrocedió de 1,25 a 1,08, reflejando una menor capacidad para cubrir obligaciones de corto plazo con activos más líquidos.

Cuadro N° 16: Ratios de liquidez, años 2024 y 2025

Ratios	2025	2024
Liquidez general	1,19	1,27
Prueba Ácida	1,08	1,25
Liquidez absoluta	0,84	0,92

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025– Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Por su parte, el ratio de liquidez absoluta (prueba defensiva)¹⁵ registró una disminución al pasar de 0,92 en 2024 a 0,84 en 2025. Este descenso implica que el efectivo y equivalentes disponibles al cierre del ejercicio respaldan únicamente el 84 % del pasivo corriente. Esta situación revela una menor holgura financiera inmediata, explicada principalmente por la continua reducción en los saldos de caja destinados al cumplimiento de los compromisos de la concesión.

Ratios de Endeudamiento Financiero

93. Los ratios de endeudamiento del Concesionario al cierre del ejercicio 2025 reflejan una notable optimización en su estructura de capital y una menor dependencia frente al financiamiento con terceros. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁶ registró una sustancial contracción al pasar de 140,9 % en 2024 a 94,8 % en 2025, lo cual demuestra un menor nivel de apalancamiento financiero; esto significa que la empresa pasó de comprometer S/ 140,9 de deuda por cada S/ 100 de patrimonio a tan solo S/ 94,8 de obligaciones por cada S/ 100 de recursos propios.

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

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

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

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



Cuadro N° 17: Ratios de endeudamiento financiero, 2024 y 2025

Ratios	2025	2024
Deuda/Patrimonio	94,8%	140,9%
Endeudamiento del Activo	48,7%	58,5%
Calidad de la Deuda	79,0%	54,0%
Índice de Solvencia	2,06	1,71

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. El índice de solvencia¹⁷ también presentó una marcada evolución positiva entre ambos periodos al incrementarse de 1,71 en 2024 a 2,06 en 2025. De este modo, por cada sol de deuda total contraída con terceros, el Concesionario ahora cuenta con S/ 2,06 de respaldo en activos, optimizando significativamente su capacidad para cubrir sus pasivos globales con los recursos disponibles.
95. En cuanto a la calidad de la deuda¹⁸, se observa una concentración más aguda en el tramo corriente, dado que el ratio aumentó de 54,0 % en 2024 a 79,0 % en 2025. Este incremento indica que la mayor parte del endeudamiento total corresponde a obligaciones con vencimiento en el corto plazo, situación que explica la mayor presión financiera inmediata observada sobre los indicadores de liquidez, a pesar de la sólida solvencia estructural que alcanzó la empresa.

Ratios de Rentabilidad

96. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Como se apreciará en el siguiente cuadro, los indicadores han mostrado una evolución favorable y generalizada durante el ejercicio 2025.

Cuadro N° 18: Ratios de rentabilidad, años 2024 y 2025

Ratios	2025	2024
Margen Bruto	41,5%	36,6%
Margen Operativo	39,1%	33,8%
Margen EBITDA	62,4%	54,7%
Margen Neto	26,5%	21,7%
ROE	51,0%	43,4%
ROA	26,2%	18,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. Al analizar los indicadores de rentabilidad, se evidencia que el margen bruto¹⁹ experimentó un incremento al pasar de 36,6 % en 2024 a 41,5 % en 2025, lo que refleja una mayor eficiencia en el control de los costos directos de operación frente a la evolución de los ingresos. En tanto, el margen operativo²⁰ avanzó de 33,8 % a 39,1 % entre ambos periodos. Por otro lado, el margen EBITDA²¹ también mostró una recuperación significativa al elevarse de 54,7 % en 2024 a 62,4 % en 2025, lo que corrobora una mejora en la eficiencia estructural y operativa ordinaria del negocio. Asimismo, el margen neto²² se incrementó de 21,7 % a 26,5 %, consolidando la capacidad de la empresa para maximizar la utilidad final; en concreto, durante el 2025 se obtuvo una ganancia neta de S/ 26,2 por cada S/ 100 de facturación.

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

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

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²² El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total



98. El ROE²³ (retorno sobre el patrimonio) experimentó un crecimiento notable al situarse en 51,0 % en 2025, en comparación con el 43,4 % registrado en 2024. Este aumento indica una mayor generación de valor para los accionistas, significando que por cada S/ 100 de patrimonio invertido se generaron S/ 51,0 de utilidad neta en el último ejercicio, lo que refleja un uso altamente eficiente de los recursos propios.
99. Finalmente, el ROA²⁴ (rentabilidad sobre activos) también mostró un avance positivo al pasar de 18,0 % en 2024 a 26,2 % en 2025, lo que revela que la empresa incrementó su eficacia al generar mayores beneficios netos por cada sol invertido en su estructura de activos. En términos específicos, por cada S/ 100 de activos totales, se obtuvieron S/ 26,2 de utilidad neta durante el año 2025.

IX. CONCLUSIONES

100. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Durante 2025, el tráfico registrado en la vía concesionada ascendió a 12,2 millones de vehículos, lo que representó un crecimiento del 3,1 % respecto al año anterior. En cuanto al tipo de vehículos, el 2025 se caracterizó por un mayor porcentaje de vehículos livianos (57,3 %) frente a los vehículos pesados (42,7 %).
- (ii) La estación de Variante de Pasamayo concentró la mayor cantidad de tráfico con 5,3 millones de vehículos (43,0 % del tráfico total), seguida por la estación Paraíso con 4,5 millones de vehículos (36,9 % del tráfico total), mientras que la estación de Serpentin de Pasamayo recibió 2,5 millones de vehículos, representando el 20,1 % del tráfico total.
- (iii) Con relación a la demanda de servicios complementarios, el número de llamadas por emergencia en el 2025 fue de 9171, cifra que representó una caída de 1,9 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior. De igual manera, el número de asistencias médicas se redujo en 18,5 %, mientras que el número de auxilios mecánicos se incrementó en 0,5 % respecto del año 2024.
- (iv) Con relación al motivo de las llamadas realizadas a la central de emergencia, se tiene que el 77,8 % de ellas se debieron a la necesidad de auxilio mecánico, seguido por el auxilio médico con un 11,9 %. Solo el 1,1 % del total de llamadas de emergencia se realizó mediante el uso de los postes SOS.
- (v) En el 2025 las tarifas fueron reajustadas por inflación y por el tipo de cambio, conforme a lo señalado en el Contrato de Concesión. Así, en julio de dicho año las tarifas (peaje + IGV) para vehículos ligeros (por unidad) y pesados (por eje) se actualizaron en S/ 10,30, lo cual representó una caída de 1,0 % respecto al periodo anterior, donde las tarifas se ubicaron en S/ 10,40.
- (vi) Las inversiones reconocidas en el 2025 alcanzaron los USD 1,8 millones (incluye IGV), lo que implica una caída de 62,2 % del monto registrado el año anterior (USD 4,7 incluido IGV). Al cierre de 2025, la inversión acumulada alcanzó los USD 179,94 millones, representando un avance de 103,8% de ejecución de la inversión comprometida (USD 173,4 millones). Con relación al avance físico se ha culminado la construcción de la primera etapa (33,9 kilómetros), así como de la segunda etapa (57,26 kilómetros).
- (vii) Respecto al pago por concepto de Aporte por Regulación, en 2025 fue de S/ 2,69 millones, monto superior en 6,5 % respecto a lo pagado en el 2024, mientras que la

²³ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²⁴ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



retribución pagada fue de S/ 13,79 millones, lo que representó una caída de 20,5 % en relación a lo registrado el año anterior (S/ 17,35 millones).

- (viii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2025, se ha verificado lo siguiente:
- El concesionario ha cumplido con todos los parámetros de los niveles de servicios establecidos en el Contrato de Concesión.
 - El número de accidentes fue de 778, lo que representa un incremento de 6,6 % respecto del 2024. En concordancia a lo anterior, el indicador de número de accidentes por cada cien mil vehículos pasó de 6,2 a 6,4 accidentes en el 2025.
 - En cuanto al número de heridos que se tuvieron como resultado de dichos accidentes, este fue de 582 personas en el año 2025. Asimismo, el número de pérdidas humanas fue de 56 fallecidos a causa de los accidentes.
 - Con relación al tipo de accidente ocurrido en la vía, el 32,4 % (252) de los mismos corresponden a choque por alcance, el 32,3 % (251) a despistes y el 18,0 % (140) a volcaduras. De otro lado, los choques por alcance, atropellos y volcaduras fueron la principal causa de muerte en el 2025, al concentrar el 75,0 % del total de víctimas mortales.
 - Respecto a las principales causas probables de los accidentes, el exceso de velocidad concentró el 88,4 % de accidentes (688), seguido por imprudencias de los peatones con el 4,5 % (35) e invasión de carril con el 4,4 % (34).
 - Se recibieron un total de 42 reclamos, una cifra superior en más del doble a los reclamos presentados en 2024 (19 reclamos). Del total de reclamos, el 66,7 % (28 reclamos) estuvieron relacionadas a la calidad y oportuna prestación del servicio, mientras que el 19,0 % (8 reclamos) fue por el cobro de peaje.
- (ix) Durante el año 2025, los ingresos totales del concesionario, provenientes tanto de los servicios como de las obras de construcción, alcanzaron los S/ 259,2 millones, registrando una contracción de 5,5 % respecto a los S/ 274,2 millones de 2024. Este resultado estuvo explicado por la fuerte caída en los ingresos por construcción de obras complementarias (-87,7 %) debido a la culminación de frentes de obra, lo cual fue mitigado por el buen desempeño del núcleo del negocio, cuyos ingresos por servicios crecieron 9,7 %. Por su parte, los costos totales se contrajeron en mayor proporción al pasar de S/ 173,8 millones a S/ 151,5 millones (-12,8 %), principalmente por la reducción de los costos de construcción. Esta eficiencia operativa permitió que la utilidad neta se incrementara en 15,7%, alcanzando los S/ 68,7 millones y consolidando el crecimiento de la rentabilidad de la empresa.
- (x) Al cierre de 2025, el valor total del activo de la concesión se redujo en 20,4%, al pasar de S/ 329,9 millones en 2024 a S/ 262,7 millones, lo que se reflejó en una disminución del pasivo total (-33,7%) mientras que el patrimonio neto se mantuvo estable (-1,5%). Esta contracción obedeció principalmente a la caída del activo no corriente (-28,0%). En términos de liquidez, la empresa mantiene la capacidad de cubrir sus obligaciones de corto plazo con ratios por encima de 1, aunque experimentó un debilitamiento con el ratio de liquidez general disminuyendo a 1,19 y la prueba ácida a 1,08. Por otro lado, la estructura de capital mejoró notablemente en cuanto a solvencia y endeudamiento estructural, con el ratio Deuda/Patrimonio contrayéndose a 94,8% y el índice de solvencia subiendo a 2,06. Finalmente, los indicadores de rentabilidad mostraron un avance generalizado: el margen neto se expandió de 21,7% a 26,5%, el margen EBITDA ascendió a 62,4%, y tanto el ROE (51,0%) como el ROA (26,2%) se incrementaron significativamente, evidenciando una alta eficiencia en la gestión del capital y de los activos.



ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 182,66 km, los cuales se encuentran subdivididos en: Ancón – Huacho 103 km Ancón – Puente Chancay 22,40 km Huacho – Pativilca 57,26 km	Cláusula 1.5.
2	Fecha de suscripción	15 de enero de 2003.	Contrato de concesión
3	Modalidad	Autofinanciada.	Cláusula 2.6.
4	Plazo de la concesión	Plazo de 25 años, contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato (con opción a ampliación).	Cláusula 4.1. Cláusula 4.3.
5	Factor de competencia	Mayor retribución para el Estado.	Cláusula 8.19.
6	Adendas	Adenda 1: 08 de noviembre de 2004. Adenda 2: 31 de octubre de 2005. Adenda 3: 13 de junio de 2008. Adenda 4: 23 de diciembre de 2015 Adenda 5: 29 de diciembre de 2017 Adenda 6: 17 de octubre de 2025	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6
7	Capital mínimo	- El capital social de la Sociedad Concesionaria es, como mínimo, USD 15 millones, el mismo que a la fecha de suscripción del contrato se encuentra íntegramente suscrito y pagado. - En todo caso íntegramente suscrito y como mínimo pagados USD 4 millones, debiendo completarse a USD 12 millones al finalizar las obras de la 1ra. Etapa y completando a USD 15 millones a más tardar al finalizar la segunda etapa.	Cláusula 3.3.a)
8	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por un monto inicial establecido de USD 8 millones que deberá estar vigente hasta 12 meses después de la suscripción del acta de reversión de los bienes.	Cláusula 9.2.
9	Garantías a favor del concesionario	El Concedente se compromete a asegurar a la Sociedad concesionaria una garantía de ingresos por tráfico: - USD 5 millones para el primer año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción. - USD 5,5 millones para el segundo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción. - USD 6 millones a partir del tercer año y hasta el décimo año posterior a la culminación de las obras de la Primera Etapa de Construcción.	Cláusula 9.10.
10	Compromiso de inversión	La Inversión Proyectada Referencial es de USD 61 400 000,00 (sin incluir IGV).	Cláusula 1.5.



Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	▪ <u>Primera Etapa:</u> - Construcción del Evitamiento Huacho – Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y del Desvío Ambar – Pativilca (Tramo 3, Calzada Este). - Reforzamiento de calzada en el tramo Primavera – Dv. Ambar. - Intercambios Huacho y Pativilca. - Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido. ▪ <u>Segunda Etapa (a más tardar años 12 y 13):</u> - Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista. - Los intercambios restantes. - Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca.	Cláusula 6.1.
12	Solución de controversias	▪ Trato Directo ▪ Arbitraje - Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas. - Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas. ▪ Reglas Procedimentales comunes	Cláusula 15.12. Cláusula 15.13.a Cláusula 15.13.b Cláusula 15.14 Adenda 1
13	Penalidades	El incumplimiento en la iniciación de las obras y en la terminación de la ejecución de las obras por causas imputables al Concesionario, dará lugar a la aplicación de una penalidad equivalente al 0,003% del valor de la Inversión proyectada referencial para cada etapa por cada día calendario de atraso, hasta por un máximo equivalente al 5% del valor de la Inversión Proyectada Referencial.	Cláusula 6.15.
14	Causales de caducidad	▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor). ▪ Efectos de la caducidad. ▪ Resolución del contrato.	Cláusula 14.1 a 14.4 Adenda 1
15	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes aplicables o actos de gobierno ocurre: ▪ La Reducción de los ingresos en 10% o más. ▪ El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores.	Cláusula 8.20.
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos, sobre los siguientes bienes: a) El derecho de Concesión (Art. 2 Ley N°26885). b) Los ingresos de libre disponibilidad. del Concesionario c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad con la cláusula 3.3 literal f).	Cláusula 9.5.

Nº	Tema	Contenido	Ref.
----	------	-----------	------



17	Pólizas de seguros	A cargo del Concesionario: ▪ De responsabilidad civil sobre bienes o contra terceros ▪ De seguro de accidentes. ▪ De riesgos laborales. ▪ De siniestros de bienes afectados. ▪ Póliza de Obras Civiles Terminadas (durante las fases no constructivas). ▪ Pólizas de Operación. ▪ Pólizas 3D.	Cláusula 10.2.
18	Inicio de operaciones	Se computará a partir de la toma de posesión de los bienes de la concesión. Sólo podrá iniciarse si el Concesionario cumplió con presentar la garantía de fiel cumplimiento y las pólizas de seguro.	Cláusula 8.8.
19	Estándares de servicio	Parámetros de condición y servicialidad exigibles en esta concesión: rugosidad, peladura, baches, ahuellamiento, fisuras no tratadas, grietas, coeficiente de fricción, índice de serviciabilidad presente y tiempo máximo de espera en estaciones de peaje.	Anexo I
20	Tarifas	<u>Tarifa máxima que se cobra según cronograma:</u> ▪ Diciembre 2002: S/. 2,97 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ▪ 1° de Abril 2003: S/. 3,81 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ▪ 1° de Octubre 2003: S/. 4,66 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ▪ 15 de Julio de 2005: USD 1,40 más IGV y otros aportes de ley. ▪ 15 de Julio de 2006: USD 1,50 más IGV y otros aportes de ley. Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje. Las tarifas deberán ser fijadas en soles al tipo de cambio vigente en las fechas indicadas	Cláusulas 8.17. a) b) y c)
21	Reajustes de tarifas	▪ Los peajes serán reajustados en forma ordinaria por la Sociedad Concesionaria. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hará a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario.	Cláusulas 8.17.d)
22	Retribución al Estado	5,50% de los ingresos mensuales por concepto de peaje.	Cláusula 8.19. Adenda 2

ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: NORVIAL

Concesionario

NORVIAL S.A.

Modalidad

AUTOSOSTENIBLE

Periodo:

2003 - 2025

a. Tráfico

UNIDAD		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de Vehículos																								
Livianos	Vehículo	210 037	1 266 298	1 264 626	1 314 184	1 470 314	1 662 315	1 819 818	2 123 600	2 489 759	2 867 278	3 155 142	3 376 910	4 053 178	4 672 383	4 849 069	5 062 823	5 297 972	4 784 667	6 976 472	7 031 459	7 008 175	7 013 729	7 008 333
Pesados	Vehículo	422 968	2 404 733	2 441 683	2 598 455	2 832 524	3 006 843	2 997 595	3 220 435	3 456 091	3 646 979	3 780 754	3 831 981	3 964 125	4 138 874	4 208 399	4 460 319	4 493 820	3 684 841	4 435 250	4 703 690	4 530 925	4 838 562	5 213 286
Número de Ejes cobrables																								
Livianos	Eje	210 037	1 266 298	1 264 626	1 314 184	1 470 314	1 662 315	1 819 818	2 123 600	2 489 759	2 867 278	3 155 142	3 376 910	4 053 178	4 672 383	4 849 069	5 062 823	5 297 972	4 784 667	6 976 472	7 031 459	7 008 175	7 013 729	7 008 333
Pesados	Eje	1 465 872	8 327 149	8 461 523	9 096 118	10 180 673	11 081 115	10 995 994	11 957 930	13 090 055	13 860 568	14 406 067	14 607 411	15 115 627	15 861 162	16 332 828	17 454 679	17 612 893	15 310 949	18 374 263	19 306 601	18 431 245	19 847 183	21 695 384
Número de Vehículos por unidad de peaje:																								
Paraiso		243 849	1 428 727	1 446 146	1 539 600	1 706 494	1 867 349	1 928 623	2 122 543	2 317 770	2 505 913	2 673 376	2 732 532	3 023 597	3 342 734	3 442 191	3 609 723	3 727 758	3 303 149	4 379 366	4 477 892	4 241 819	4 360 748	4 508 039
Ligero	Vehículo	72 180	440 637	444 682	468 247	530 882	603 099	659 961	742 646	835 676	934 236	1 032 411	1 081 854	1 317 365	1 544 445	1 614 908	1 680 206	1 773 505	1 708 683	2 435 974	2 416 488	2 271 485	2 282 420	2 278 309
Pesado	Vehículo	171 669	988 090	1 001 464	1 071 353	1 175 612	1 264 250	1 268 662	1 379 897	1 482 094	1 571 677	1 640 965	1 650 678	1 706 232	1 798 289	1 827 283	1 929 517	1 954 253	1 594 466	1 943 392	2 061 404	1 970 334	2 078 328	2 229 730
Serpentin de Pasamayo		249 317	1 408 512	1 433 842	1 524 714	1 607 813	1 627 656	1 550 452	1 656 910	1 789 472	1 888 902	1 959 038	2 010 028	2 082 463	2 164 643	2 149 637	1 811 637	1 843 730	1 818 680	2 077 216	2 136 618	2 334 045	2 228 707	2 452 977
Ligero	Vehículo	746	4 885	5 160	7 659	10 574	12 214	9664	9924	12 052	13 721	15 160	22 450	20 212	19 097	19 756	19 375	19 149	18 765	19 821	25 132	358 314	30 031	36 505
Pesado	Vehículo	248 571	1 403 627	1 428 682	1 517 055	1 597 239	1 615 442	1 540 788	1 646 986	1 777 420	1 875 181	1 943 878	1 987 578	2 062 251	2 145 546	2 129 881	1 792 262	1 824 581	1 799 915	2 057 395	2 111 486	1 975 731	2 198 676	2 416 472
Variante de Pasamayo		139 839	833 792	826 321	848 325	988 531	1 174 153	1 338 338	1 564 582	1 838 608	2 119 442	2 303 482	2 466 331	2 911 243	3 303 880	3 465 640	4 101 782	4 220 304	3 347 679	4 955 140	5 120 639	4 963 236	5 262 836	5 260 603
Ligero	Vehículo	137 111	820 776	814 784	838 278	928 858	1 047 002	1 150 193	1 371 030	1 642 031	1 919 321	2 107 571	2 272 606	2 715 601	3 108 841	3 214 405	3 363 242	3 505 318	3 057 219	4 520 677	4 589 839	4 378 376	4 701 278	4 693 519
Pesado	Vehículo	2 728	13 016	11 537	10 047	59 673	127 151	188 145	193 552	196 577	200 121	195 911	193 725	195 642	195 039	251 235	738 540	714 986	290 460	434 463	530 800	584 860	561 558	567 084
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																								
Paraiso		685 396	3 936 816	3 989 218	4 300 432	4 862 410	5 380 683	5 441 152	5 974 447	6 552 672	7 024 737	7 419 106	7 490 078	7 930 592	8 551 472	8 814 645	9 356 162	9 547 643	8 470 393	10 648 840	11 016 096	10 403 983	10 879 878	11 601 394
Ligero	Vehículo	72 180	440 637	444 682	468 247	530 882	603 099	659 961	742 646	835 676	934 236	1 032 411	1 081 854	1 317 365	1 544 445	1 614 908	1 680 206	1 773 505	1 708 683	2 435 974	2 416 488	2 271 485	2 282 420	2 278 309
Pesado	Vehículo	613 216	3 496 179	3 544 536	3 832 185	4 331 528	4 777 584	4 781 191	5 231 801	5 716 996	6 090 501	6 386 695	6 408 224	6 613 227	7 007 027	7 199 737	7 675 956	7 774 138	6 761 710	8 212 866	8 599 608	8 132 498	8 597 458	9 323 085
Serpentin de Pasamayo		847 439	4 807 064	4 895 749	5 248 091	5 725 151	5 996 032	5 739 185	6 232 759	6 865 058	7 258 221	7 536 338	7 737 138	8 034 703	8 373 761	8 500 194	7 834 650	7 978 620	7 795 177	9 011 669	9 314 193	8 941 741	9 774 131	10 876 714
Ligero	Vehículo	746	4885	5160	7659	10 574	12 214	9664	9924	12 052	13 721	15 160	22 450	20 212	19 097	19 756	19 375	19 149	18 765	19 821	25 132	358 314	30 031	36 505
Pesado	Vehículo	846 693	4 802 179	4 890 589	5 240 432	5 714 577	5 983 818	5 729 521	6 222 835	6 853 006	7 244 500	7 521 178	7 714 688	8 014 491	8 354 664	8 480 438	7 815 275	7 959 471	7 776 412	8 991 848	9 289 061	8 583 427	9 744 100	10 840 209
Variante de Pasamayo		143 074	849 567	841 182	861 779	1 063 426	1 366 715	1 635 475	1 874 324	2 162 084	2 444 888	2 605 765	2 757 105	3 203 510	3 608 312	3 867 058	5 326 690	5 384 602	3 830 046	5 690 226	6 007 771	6 093 696	6 206 903	6 225 609
Ligero	Vehículo	137 111	820 776	814 784	838 278	928 858	1 047 002	1 150 193	1 371 030	1 642 031	1 919 321	2 107 571	2 272 606	2 715 601	3 108 841	3 214 405	3 363 242	3 505 318	3 057 219	4 520 677	4 589 839	4 378 376	4 701 278	4 693 519
Pesado	Vehículo	5 963	28 791	26 398	23 501	134 568	319 713	485 282	503 294	520 053	525 567	498 194	484 499	487 909	499 471	652 653	1 963 448	1 879 284	772 827	1 169 549	1 417 932	1 715 320	1 505 625	1 532 090

b. Recaudación por cobro de peaje																								
	UNIDAD	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total	Miles	4 835	53 221	53 350	59 304	67 496	73 974	75 609	84 472	92 714	101 116	110 645	116 043	139 155	163 555	163 731	170 986	170 980	142 816	216 617	243 200	264 391	272 341	297 146
Livianos	Soles	1 165	7 046	6895	7 600	8 529	9 642	10 727	12 758	14 686	17 337	19 458	21 653	27 630	33 830	36 105	38 470	38 470	34 772	59 204	61 774	60 459	57 464	49 725
Pesados	Soles	3 670	46 175	46455	51 705	58 967	64 332	64 882	71 714	78 028	83 779	86 872	91 068	101 115	114 877	121 638	132 510	132 510	108 044	157 413	168 964	158 566	161 121	143 721
Prepago												2502	3109	2095	3	5	6	1	-	-	12 462	27 488	53 756	103 700
Otros												1813	213	8316	14 844	5982	-	-	-	-	-	17 878	-	-

c. Daños personales																								
Accidentes	Accidente	219	296	365	420	490	449	410	400	371	402	365	445	535	572	567	636	655	519	519	519	633	730	778
Heridos	Persona	264	595	652	786	752	626	618	506	394	610	487	641	767	1 002	642	750	762	409	409	409	585	652	582
Fallecidos	Persona	38	55	48	44	44	74	66	37	29	49	31	27	46	66	47	94	42	33	40	29	33	52	56



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 500 9330
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez
Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos (e)

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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