



# INFORME DE DESEMPEÑO 2024

## Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas

Gerencia de Regulación y  
Estudios Económicos



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



---

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

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2024: Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita –  
Yurimaguas**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado 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 2025

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA.....</b>	<b>7</b>
II.1.	Composición de la Empresa Concesionaria .....	7
II.2.	Principales Características del Contrato de Concesión .....	7
II.3.	Área de Influencia .....	10
II.4.	Principales Activos de la Concesión .....	10
II.5.	Hechos de importancia .....	11
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....</b>	<b>12</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>13</b>
IV.1.	Tráfico vehicular.....	13
IV.2.	Servicios complementarios .....	17
<b>V.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO.....</b>	<b>18</b>
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>19</b>
VI.1.	Evolución de las inversiones.....	19
VI.3.	Pagos al Estado.....	21
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>22</b>
VII.1.	Niveles de servicio .....	22
VII.2.	Indicadores de Tráfico.....	23
VII.3.	Accidentes .....	24
VII.4.	Reclamos .....	27
VII.5.	Penalidades, infracciones y sanciones .....	27
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES.....</b>	<b>28</b>
<b>IX.</b>	<b>ANÁLISIS FINANCIERO .....</b>	<b>29</b>
IX.1.	Estados financieros.....	29
IX.2.	Indicadores Financieros .....	34
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>37</b>
<b>XI.</b>	<b>ANEXOS .....</b>	<b>39</b>
	<b>ANEXO N°1 FICHAS DE CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>39</b>
	<b>ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL .....</b>	<b>43</b>



## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión .....	7
Cuadro N° 2 IIRSA Norte: Modificaciones contractuales .....	9
Cuadro N° 3 IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2024 .....	11
Cuadro N° 4 IIRSA Norte: Unidades de peaje .....	12
Cuadro N° 5 IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2023 - 2024 .....	15
Cuadro N° 6 IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2024 .....	16
Cuadro N° 7 IIRSA Norte: Vehículos que pagan Política Comercial, 2024 .....	17
Cuadro N° 8 IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2024 .....	18
Cuadro N° 9 IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024 .....	19
Cuadro N° 10 IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2024 .....	24
Cuadro N° 11 IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2024 .....	27
Cuadro N° 12 IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2024-2023 .....	30
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2024-2023 .....	31
Cuadro N° 14 Costos de administración 2024-2023 .....	31
Cuadro N° 15 Resultados integrales 2024-2023 .....	32
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera, 2024 - 2023 .....	33
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 - 2023 .....	33
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2024 - 2023 .....	34
Cuadro N° 19 Ratios de Endeudamiento financiero, 2024 - 2023 .....	35
Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2023 .....	36

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: IIRSA Norte, Mapa de la Concesión .....	10
Gráfico N° 2: IIRSA Norte: Tráfico de vehículo, 2006-2024 .....	14
Gráfico N° 3: IIRSA Norte: Evolución del tráfico mensual, 2023-2024 .....	14
Gráfico N° 4: IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2024 .....	15
Gráfico N° 5: IIRSA Norte: Llamadas de emergencia, 2013 – 2024 .....	17
Gráfico N° 6: IIRSA Norte: Asistencias mecánicas, 2014 – 2024 .....	18
Gráfico N° 7: IIRSA Norte: Inversiones reconocidas, 2006 – 2024 .....	20
Gráfico N° 8: IIRSA Norte: Aportes por regulación 2013 – 2024 .....	21
Gráfico N° 9: IIRSA Norte: Nivel de servicio global, 2015-2024 .....	23
Gráfico N° 10: IIRSA Norte: IMD Mensual, 2023 – 2024 .....	24
Gráfico N° 11: IIRSA Norte: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024 .....	25
Gráfico N° 12: IIRSA Norte: Daños personales por accidentes 2014 – 2024 .....	25
Gráfico N° 13: IIRSA Norte: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024 .....	26
Gráfico N° 14: IIRSA Norte: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2024 .....	27
Gráfico N° 15: IIRSA Norte: Recaudación por cobro de peaje 2006-2024 .....	28
Gráfico N° 16: IIRSA Norte: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2006-2024 .....	29



# INFORME DE DESEMPEÑO 2024

## EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE - IIRSA NORTE



### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2024, de la Concesión del Eje Multimodal del Amazonas Norte (en adelante, IIRSA Norte), que comprende el tramo Yurimaguas – Tarapoto – Rioja – Corral Quemado – Olmos – Piura – Paita. En tal sentido, se presenta la evolución de la concesión en lo referente al tráfico de vehículos, tarifas, accidentes, desempeño operativo y financiero, entre otros.

El 17 de junio de 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o Concedente) y la Concesionaria IIRSA Norte S.A., (en adelante, el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Rehabilitación, Mejoramiento, Conservación y Explotación de los tramos viales del Eje Multimodal del Amazonas Norte del “Plan de acción para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana – IIRSA”, por un periodo de 25 años. La Concesión comprende 1 041 kilómetros de carretera que une las ciudades de Paita, Piura, Olmos, Rioja, Tarapoto y Yurimaguas.

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

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

En el año 2024, circularon por la vía concesionada 5,2 millones de unidades vehiculares, lo que representó un incremento de 5,5 % con relación al año anterior. Del total de vehículos registrados, alrededor de 1,8 millones fueron vehículos pesados (34,6 %) y 3,4 millones vehículos ligeros (65,4 %). Las dos estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron la estación de Paita, la cual registró 1,3 millones de vehículos (25,2 % del total de la concesión), seguida por la estación Chulucanas (Región Piura), con más de 1 millón de vehículos (19,5 % del total de la concesión), ambas ubicadas en Piura.

En el año 2024, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 7,22 millones (incluido IGV), lo que representó una caída de 21,0 % en relación al año anterior (USD 9,15 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 619,8 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 96,6 % de la inversión total comprometida (USD 641,4 millones<sup>1</sup>), así como un avance físico de 100 % en los kilómetros comprometidos para construcción y operación del 100 % en los kilómetros a ser intervenidos.

En el 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 3,3 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra inferior en 44,5 % en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 5,9 millones).

<sup>1</sup> Cifra de compromiso de inversión en revisión.



Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90 %), alcanzado un nivel de cumplimiento del 97,4 %. Por su parte, el número de accidentes disminuyó en 4,1 %, al pasar de 483 en 2023 a 463 accidentes en 2024, incrementándose también el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos de 9,8 a 8,9. En lo que respecta al número de heridos, este tuvo una disminución de 3,9 % (de 279 a 268 personas heridas); mientras que el número de víctimas mortales también se redujo (36,8 %) de 57 a 36 fallecidos. En tanto, se resolvieron 50 reclamos durante 2024, 12 menos que el año anterior (62). Finalmente, el Concesionario incurrió en incumplimientos contractuales o normativos que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un monto de S/ 20 456 en 2024.

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento, y de construcción se redujeron en 8,8 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 470,7 millones a S/ 429,1 millones. Este resultado se explica principalmente por la disminución de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento en 12,3 %, mientras que los ingresos por servicios de construcción crecieron 13,3 %. Por su parte, los costos totales disminuyeron en mayor proporción (-11,5 %), de S/ 395,6 millones a S/ 349,9 millones. En ese contexto, la utilidad bruta se incrementó en 5,4 %. Sin embargo, la utilidad operativa se redujo en 22,9 %, afectada principalmente por un incremento considerable de los gastos administrativos (+226,4 %). Dicha situación impactó también al resultado neto del periodo, el mismo que cayó 20,3 %, ascendiendo a S/ 40,7 millones.

Al cierre del año 2024, la empresa incrementó sus valores contables en 8,0 % respecto al año 2023, registrando un total de activos (y, por tanto, pasivos más patrimonio) de S/ 484,1 millones, frente a los S/ 448,2 millones del año previo. Por otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores mostró una mejora, como lo evidencian los mayores indicadores de liquidez: la liquidez corriente pasó de 1,03 a 1,09, y la prueba ácida de 1,02 a 1,08; ambos por encima del umbral de suficiencia para cubrir obligaciones de corto plazo. No obstante, la liquidez absoluta (0,47) indica que el efectivo y equivalentes solo cubren el 47 % del pasivo corriente.

El ratio Deuda/Patrimonio se redujo de 221,6 % en 2023 a 168,9 % en 2024, indicando una menor dependencia del endeudamiento de terceros. Esta mejora está asociada a un aumento del patrimonio neto y a la reducción de obligaciones con partes relacionadas. En esa misma línea, el ratio de endeudamiento del activo mejoró en 2024 al situarse en 62,81 %, frente al 68,91 % de 2023. En consecuencia, la solvencia financiera de la empresa aumentó (de 1,45 a 1,59), así como su autonomía relativa frente a terceros.

Finalmente, los ratios de rentabilidad muestran un deterioro al 2024. Si bien se registra un mayor margen bruto de 18,4 % en 2024, los siguientes indicadores de rentabilidad muestran una evolución contraria. En efecto, el margen operativo y el margen EBITDA se redujeron de 15,5 % a 13,1 % entre 2023 y 2024. El margen neto pasó de 10,9 % a 9,5 %, lo que indica una menor eficacia en la generación de beneficios. Igualmente, la rentabilidad sobre el patrimonio (ROE) pasó de 36,7% en 2023 a 22,6% en 2024 y la rentabilidad sobre los activos (ROA) mostró una reducción, pasando de 11,4% en 2023 a 8,4% en 2024.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

### II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. El Concesionario se constituyó el 10 de junio de 2005 en la ciudad de Lima, Perú. La empresa es subsidiaria directa de Technik Invest S.A.C., domiciliada en Perú, quien posee 99% de las acciones representativas de capital social. El otro accionista es CNO S.A., empresa domiciliada en Brasil, quien posee el 1% restante de las acciones.
2. Technik Invest S.A.C., anteriormente conocida como Odebrecht Latinvest Peru Transport S.A.C., inició sus actividades en Perú el 26 de mayo del 2015 cuya actividad principal es el asesoramiento empresarial. En tanto CNO S.A., antes Constructora Norberto Odebrecht S.A., es una empresa brasileña fundada en 1944 que opera en el Perú desde enero del 2005 y brinda servicios de ingeniería y construcción para los sectores de transporte y logística, energía, saneamiento, desarrollo urbano y construcción corporativa<sup>2</sup>.

### II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

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

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión	
Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Accionistas de la Concesión	TECHNIK INVEST S.A.C.: 99 % CNO S.A.: 1 %
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO
Inversión comprometida	USD 641,4 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 619,8 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	17 de junio de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

4. A la suscripción del Contrato de Concesión, la infraestructura comprendía un tramo total de 955,1 km desde Paita (Piura) hasta Yurimaguas (Loreto). Posteriormente, el 01 de junio de 2015, mediante Acta de Acuerdo firmada entre el Concedente y el Concesionario, se acordó incorporar la vía de acceso Dv. Olmos – Lambayeque (PE-1NJ) al Contrato de Concesión, bajo los mecanismos previstos en las cláusulas 1.5 y 5.8 del Contrato de Concesión, aunque dicho tramo fue retornado al Concedente en julio de 2020.
5. La modalidad del Contrato de Concesión es cofinanciada, con lo cual dicho contrato contiene compromisos de pago de obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público que complementan los pagos realizados por los usuarios de la vía. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para permitir el financiamiento de las obligaciones establecidas en el contrato (principalmente construcción, operación y mantenimiento).

<sup>2</sup> <https://www.oec-eng.com/es/quienes-somos/historia>



6. Cabe precisar que, durante el proceso de licitación, se estableció como factor de competencia el menor valor presente de la sumatoria del Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO) y el Pago anual por obras (PAO). De acuerdo con lo estipulado en la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, concerniente al Régimen Económico, el Estado se obliga a pagar al Concesionario los siguientes conceptos por concepto de PAMO y PAO:
  - a) PAO: Cuota anual por un plazo de quince (15) años desde el inicio de la Concesión, a partir de la verificación de las condiciones que se señalan en los Literales e) y g) de la Cláusula 8.23 del Contrato. La proporción del PAO correspondiente a cada Etapa será equivalente a:
    - Primera Etapa: 70,64 % del PAO
    - Segunda Etapa 29,36 % del PAO
  - b) PAMO: Cuota anual aplicable a partir de la fecha de inicio de Explotación y hasta el final de la Concesión, de acuerdo con lo indicado en el Literal d) de la Cláusula 8.24.
7. Así, las actividades de construcción establecidas en el Contrato de Concesión relacionadas al Proyecto Referencial fueron remuneradas por el Concedente a través del PAO. De acuerdo a lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, las obras del proyecto referencial comprenden dos etapas: (i) la primera incluye los tramos Paita – Piura, Piura – Olmos y Tarapoto – Yurimaguas; y, (ii) la segunda incluye los tramos Tarapoto – Rioja y Rioja – Corral Quemado. Dichas etapas se culminaron en 2009 y 2011, respectivamente. En adición a las obras cubiertas por el PAO contractual, la Concesionario debe desarrollar las siguientes obras:
  - Obras accesorias: Aquellas vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos conforme a lo señalado en las cláusulas 6.45 a 6.53 del Contrato de Concesión, que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.
  - Obras Adicionales: No se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión.
  - Obras Complementarias: Son aquellas cuya ejecución es obligatoria para el Concesionario, por tratarse de obras inherentes a la explotación de la Concesión. Comprende, entre otras: (a) obras civiles para canalizaciones o servicios públicos; (b) obras de mitigación de impacto ambiental; (c) edificaciones, unidades de Peaje, estaciones de pesaje, oficinas, instalaciones de apoyo para Servicios Obligatorios y Opcionales, etc.; o (d) la instalación de equipos o sistemas mecánicos, eléctricos o electrónicos.
8. Cabe mencionar que, a efectos de realizar los pagos por el avance de las obras, el Concedente emite documentos valorados negociables denominados “Certificado de Reconocimiento del Pago Anual por Obras” (en adelante, CRPAO) que certifican el avance de la obra y el monto al cual tiene derecho de cobro el tenedor de dicho CRPAO.
9. La recaudación por peajes, descontando el porcentaje del monto que se destine a la ejecución de trabajos necesarios ante la ocurrencia de eventos catastróficos (Cláusula 10.6 del Contrato de Concesión) será depositada en una cuenta del fideicomiso, a efectos de que ese fondo sirva para efectuar los pagos correspondientes al PAMO a que tiene derecho el Concesionario.
10. El Contrato de Concesión estableció que la única tarifa regulada es el peaje que el Concesionario deberá cobrar por cada vehículo ligero o eje de vehículo pesado. El esquema tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.



11. De acuerdo con la cláusula 13.11 del Contrato de Concesión y el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, el Concesionario está obligado a realizar pagos mensuales por el concepto de aporte por regulación, los cuales equivalen al 1% de los recursos que reciba por concepto de PAMO, los cuales incluyen: (i) los ingresos percibidos directamente por peaje; y, (ii) los ingresos transferidos por el Concedente con el objetivo de completar los recursos necesarios para el PAMO.

#### Modificaciones Contractuales

12. A diciembre de 2024, el Concesionario y el Concedente han suscrito 7 Adendas al Contrato de Concesión, las cuales se presentan a continuación los principales datos de cada una de ellas:

<b>Cuadro N° 2</b>	
<b>IIRSA Norte: Modificaciones contractuales</b>	
<b>Adenda 1</b>	
Fecha de suscripción:	28 de diciembre de 2005
<i>Principales temas:</i>	Se adecuó operativamente el Contrato para facilitar la implementación de las prestaciones.
<b>Adenda 2</b>	
Fecha de suscripción:	23 de febrero de 2006
<i>Principales temas:</i>	La segunda adenda adelantó para la Primera Etapa las obras de los tramos Dv. Olmos-Piura y Piura-Paita, originalmente programadas para la Segunda Etapa, en julio de 2006.
<b>Adenda 3</b>	
Fecha de suscripción:	21 de julio de 2006
<i>Principales temas:</i>	La tercera adenda tuvo como objetivo lograr la bancabilidad del proyecto. Para ello, se determinó que, con base en cada uno de los Certificados de Avance de Obra emitidos por el Regulador, el Concedente debería emitir y entregar al Concesionario treinta Certificados de Reconocimiento de derechos sobre el Pago Anual por Obras (CRPAO).
<b>Adenda 4</b>	
Fecha de suscripción:	14 de mayo de 2009
<i>Principales temas:</i>	Se redefinió el plazo para la emisión de un laudo arbitral en un arbitraje de derecho local.
<b>Adenda 5</b>	
Fecha de suscripción:	3 de mayo de 2011
<i>Principales temas:</i>	Se modificó la cláusula 6.39 para incluir un monto adicional para Obra Adicional de USD 53,5 millones adicionales a los USD 10 millones pactados en el contrato original e incluyó la cláusula 6.54 que determina que el pago por obras accesorias y adicionales se dará de manera mensual.
<b>Adenda 6</b>	
Fecha de suscripción:	25 de noviembre de 2014
<i>Principales temas:</i>	Se amplía el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales en USD 26,8 millones adicionales a los USD 63,5 millones previos a la firma de la adenda.
<b>Adenda 7</b>	
Fecha de suscripción:	3 de julio de 2016
<i>Principales temas:</i>	Se modificó la cláusula 6.39 del contrato de concesión para ampliar el monto disponible para la ejecución de Obras Adicionales en USD 80,6 millones adicionales a los USD 90,3 millones previos a la firma de la adenda.

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



### II.3. Área de Influencia

13. La Concesión posee una longitud de 1 007 km y está dividida en seis tramos: (i) Yurimaguas-Tarapoto, (ii) Tarapoto-Rioja, (iii) Rioja-Corral Quemado, (iv) Corral Quemado-Olmos, (v) Olmos-Piura, (vi) Piura-Paita.
14. El Eje Multimodal del Amazonas Norte forma parte de este proyecto y articula el norte del país con Brasil. Este corredor comprende seis regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto (Ver Gráfico N° 1), así como cerca de 80 distritos. Con el desarrollo de la vía, se busca promover la integración económica entre el puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el Río Huallaga que a su vez se conecta con el Río Amazonas.
15. Adicionalmente, la Concesión conecta al oeste con las regiones de Piura y Lambayeque, específicamente la zona central de dichas regiones con la carretera Panamericana Norte (Carretera concesionada a la empresa Covisol), y, por el Este conecta con el puerto de Yurimaguas (infraestructura actualmente concesionada a la empresa Concesionaria Puerto Amazonas).



### II.4. Principales Activos de la Concesión

#### Infraestructura

16. El Concesionario realiza labores de conservación y mantenimiento a 955 km según contrato de concesión. Adicionalmente a ello, se incorporó a la Concesión 52 km perteneciente a la segunda calzada Piura –Paita vía obra adicional que opera desde el 2018. En ese sentido, la Concesión tiene una longitud aproximada de 1 007 km, comprendiendo 6 tramos viales, en los cuales operan 9 estaciones de peaje (Ver Cuadro N° 3).



**Cuadro N° 3**  
**IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2024**

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

*Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.*

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

#### Equipamiento

- Como parte de su equipamiento, el concesionario cuenta con 106 unidades de postes SOS (28 con tecnología satelital y 78 con tecnología GSM), los cuales se encuentran instalados cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes se encuentran controlados directamente por el Centro de Control de Operaciones (CCO), con la finalidad de que los usuarios pueden reportar o solicitar ayuda en caso de emergencias.
- Para atender situaciones en las que los vehículos de los usuarios sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito y se queden detenidos en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición 10 grúas, 5 para atender a vehículos pesados y 5 vehículos para vehículos livianos, las cuales permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día.
- Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las cuatro (4) estaciones de pesaje (1 fija y 3 móviles).

#### **II.5. Hechos de importancia**

- En Julio de 2024, las Partes firmaron el “Acta de acuerdos para la ejecución de la primera parte obra accesoria Desvíos provisionales sector 1: Km. 263+000 (TI 15) al Km. 269+870 (TI 15A) y Sector 2: Km. 274+900 (TI 15A) al Km. 268+000 (TI 15) del Tramo 03: Corral Quemado - Rioja”, en la cual acuerdan regular la ejecución de la Primera Parte de la Obra Accesorias Desvíos Provisionales Sector 1: Km 263+000 (TI 15) al Km 269+870 (TI 15A) y Sector 2: Km 274+900 (TI 15A) al Km 268+000 (TI 15) del Tramo 03: Corral Quemado – Rioja.
- Asimismo, durante el 2024, se ejecutaron diversas obras accesorias e Informes Técnico de Mantenimiento en la Concesión IIRSA Norte, lo que ha permitido recuperar los niveles de servicio de la vía concesionada, brindando con esto, una mayor seguridad a los usuarios.



### III. OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros técnicos, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
24. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la fecha de vigencia de las obligaciones, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje, es decir, a partir de la toma de posesión de las unidades existentes<sup>3</sup>.
25. A diciembre de 2024, el Concesionario se encuentra administrando nueve (9) unidades de peaje, cuyo detalle se presenta en el Cuadro N° 4.

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

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

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

<sup>3</sup> A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, se contaba con ocho estaciones de peaje operando (Paíta, Chulucanas, Olmos, Pucara, Bagua, Pedro Ruiz, Aguas Claras y Moyobamba). En enero de 2010 se adiciona la estación de peaje Pongo del tramo Yurimaguas – Tarapoto. Cabe mencionar que, el Concesionario y el Concedente podrán llegar a un acuerdo para implementar unidades de Peaje adicionales a las señaladas, y/o retirar las existentes o modificar su ubicación, previa opinión del Regulador.



- costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
- ✓ Patrullaje de vigilancia.
  - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
  - ✓ Libro de reclamos y sugerencias.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
  - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.
29. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- ✓ Central de Operación de Tránsito<sup>4</sup> (COT).

#### IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

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

##### IV.1. Tráfico vehicular<sup>6</sup>

###### Tráfico en unidades vehiculares

31. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2024, transitaron por la Carretera IIRSA Norte 5,2 millones de vehículos, lo cual representó un aumento de 5,5 % en relación con el flujo de vehículos registrado el año anterior (4,9 millones). De manera desagregada, se aprecia un aumento de 5,6 % y 5,3 % en el número de vehículos ligeros y pesados, respectivamente, que transitaron por la vía en 2024 respecto del año anterior.

<sup>4</sup> Atiende los servicios de emergencia, auxilio mecánico y grúa, a través de diferentes medios de comunicación; asimismo, atiende reclamos y sugerencias de los usuarios.

<sup>5</sup> 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](mailto: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.

<sup>6</sup> El tráfico vehicular es contabilizado en función al número de vehículos que se registran en cada estación de peaje y pagan las tarifas correspondientes entre las normales y aquellas que se cobran en el marco de la política comercial de la Concesionaria.



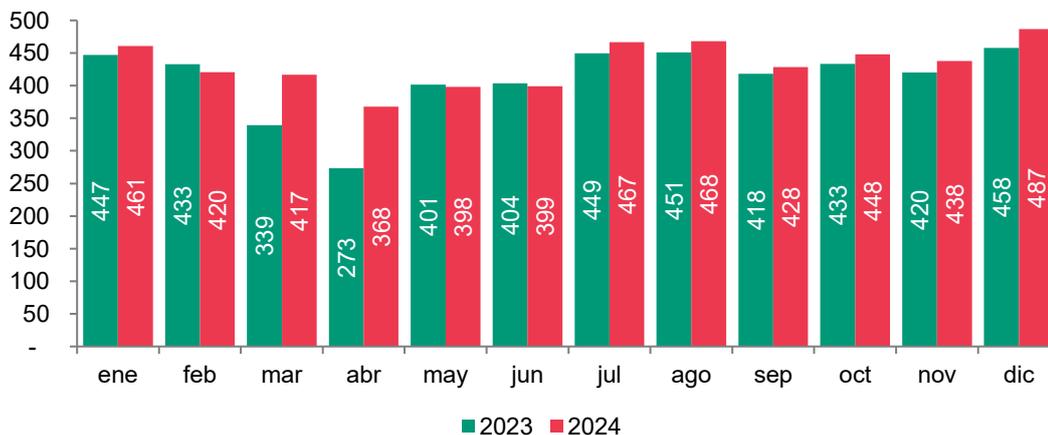
**Gráfico N° 2:**  
**IIRSA Norte: Tráfico de vehículo, 2006-2024**  
 (En miles de unidades vehiculares)



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

32. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2023 y 2024, apreciándose que, en los meses de marzo y abril, el flujo de tránsito se incrementó significativamente por encima del nivel alcanzado en el 2023, en niveles de 22,9 % y 34,6 %, respectivamente. En tanto, en los demás meses del año se aprecia un aumento menor en el tráfico, a excepción de febrero (-2,9 %), mayo (-0,8 %) y junio (-1,1 %), meses en los que se reportaron una reducción en el tráfico respecto a similares meses del año anterior.

**Gráfico N° 3:**  
**IIRSA Norte: Evolución del tráfico mensual, 2023-2024**  
 (En miles de unidades vehiculares)

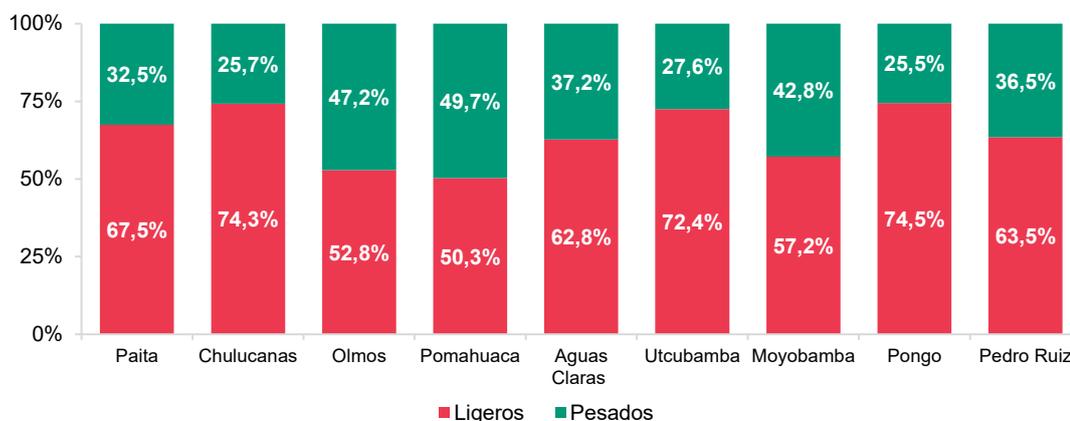


Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

33. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 65,4 % del tráfico total en 2024, siendo las estaciones de peaje de Paita y Chulucanas donde se concentró el mayor volumen de estos (48,1 % en conjunto). Por su parte, los vehículos pesados representaron el 34,6 % del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Paita y Olmos las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados (38,9 % en conjunto). En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución de vehículos en cada estación de peaje de la concesión.



**Gráfico N° 4:**  
**IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2024**  
 (En porcentajes)



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

34. En términos de distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2024 la estación de Paita recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 884 mil vehículos (26,0 % del tráfico total de vehículos ligeros) y, en segundo lugar, se ubicó la estación de Chulucanas, por la cual transitaban 751 mil vehículos (22,1 % del tráfico total de vehículos ligeros). Cabe mencionar que la estación de Paita se encuentra en el trayecto que conecta con el Terminal Portuario de Paita, así como áreas turísticas de la región con la ciudad de Piura y Sullana, motivo por el cual concentran el flujo vehicular.
35. En cuanto a los vehículos pesados, la estación de Paita también recibió el mayor tráfico de vehículos con 426 mil unidades (23,7 % del total de vehículos pesados). El mayor tráfico de vehículos pesados se debe principalmente a la cercanía con el Terminal Portuario de Paita, que genera un importante flujo de camiones para las importaciones y exportaciones de productos. La estación de Olmos (Lambayeque), fue la segunda estación con mayor tráfico, con 272 mil vehículos (15,2 % del total de vehículos pesados).
36. Considerando la variación del tráfico entre los años 2023 y 2024 por estación de peaje y tipo de vehículo, se evidencia un incremento en el número de vehículos, tanto ligeros como pesados, en todas las unidades de peaje, salvo Paita (Ver Cuadro N° 5).

**Cuadro N° 5**  
**IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2023 - 2024**  
 (En miles de unidades vehiculares)

Estación de peaje	2023	2024	Variación anual
<b>Vehículos ligeros</b>	<b>3221</b>	<b>3401</b>	<b>6 %</b>
Aguas Claras	211	243	15 %
Chulucanas	632	751	19 %
Moyobamba	119	132	11 %
Olmos	261	305	17 %
Paita	999	884	-11 %
Pedro Ruíz	135	163	21 %
Pomahuaca	253	268	6 %
Pongo	309	331	7 %
Utcubamba	303	323	6 %
<b>Vehículos pesados</b>	<b>1707</b>	<b>1797</b>	<b>5 %</b>
Aguas Claras	129	144	11 %
Chulucanas	228	260	14 %
Moyobamba	91	99	8 %
Olmos	232	273	18 %
Paita	464	426	-8 %



Pedro Ruíz	78	94	20 %
Pomahuaca	256	265	4 %
Pongo	109	114	4 %
Utcubamba	118	123	4 %

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

### Tráfico en ejes cobrables

37. En términos de ejes cobrables, durante 2024, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 10,3 millones de ejes (un aumento de 6,1 % respecto al 2023), de los cuales la mayor proporción (66,8 %) se atribuye a los ejes cobrables de los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes<sup>7</sup> contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 3,4 millones de ejes (32,7 % del total de ejes).

Cuadro N° 6								
IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2024								
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)								
Estación de peaje	Número de ejes por vehículo							Total
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
<b>Unidades Vehiculares</b>	<b>3401</b>	<b>600</b>	<b>393</b>	<b>156</b>	<b>71</b>	<b>558</b>	<b>19</b>	<b>5199</b>
Aguas Claras	243	36	36	17	3	51	1	387
Chulucanas	751	121	37	10	10	70	12	1011
Moyobamba	132	19	27	8	3	41	0,8	231
Olmos	305	54	87	36	7	89	0,9	578
Paita	884	229	31	16	35	113	1,0	1310
Pedro Ruiz	163	25	26	10	2	31	0,6	257
Pomahuaca	268	45	89	36	7	89	0,9	534
Pongo	331	32	29	9	3	40	0,9	445
Utcubamba	323	39	32	15	2	35	0,5	446
<b>Ejes Cobrables</b>	<b>3407</b>	<b>1200</b>	<b>1180</b>	<b>623</b>	<b>354</b>	<b>3350</b>	<b>133</b>	<b>10 247</b>
Aguas Claras	243	72	108	68	17	305	6,7	819
Chulucanas	751	242	111	41	48	418	87	1698
Moyobamba	132	39	80	31	14	248	5	549
Olmos	305	108	260	143	33	533	6	1389
Paita	890	459	94	64	175	681	7	2370
Pedro Ruiz	163	49	78	39	12	185	4	529
Pomahuaca	268	90	266	142	33	533	7	1339
Pongo	331	64	87	37	13	239	6	777
Utcubamba	323	78	96	58	11	208	4	777

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

38. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Aguas Claras, Chulucanas, Moyobamba, Olmos, Paita y Pomahuaca rige una política comercial, que implica aplicar descuentos a los usuarios de vehículos pesados y ligeros que transiten distancias menores a los 25 km, 50 km y 80 km. Así, en la estación de Chulucanas, estos vehículos representaron el 41,1 % de tráfico total de vehículos acogidos a la política comercial de la concesión, con 155 mil vehículos en 2024; mientras que, en la estación de Paita, estos vehículos representaron el 38,5 % del tráfico de vehículos acogidos a dicha política comercial de la concesión, con 145 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7). En general, el tráfico de vehículos acogidos a política comercial constituyó el 7,3 % del tráfico total en la Concesión en dicho año.

<sup>7</sup> Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.



**Cuadro N° 7**  
**IIRSA Norte: Vehículos que pagan Política Comercial, 2024**  
 (En miles de unidades vehiculares)

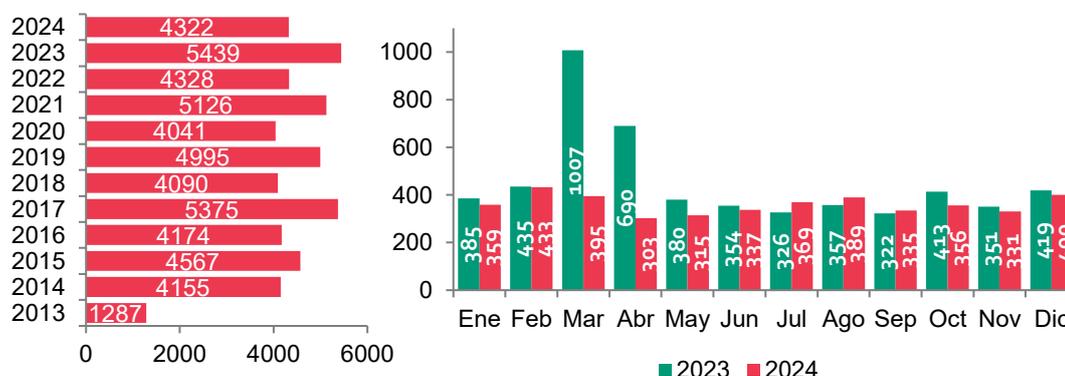
Estación de peaje	Sujetos a pago de peaje		Total	Participación
	Tarifa normal	Política Comercial		
Aguas Claras	361	26	387	6,6 %
Chulucanas	856	155	1011	15,3 %
Moyobamba	191	40	231	17,2 %
Olmos	574	4	578	0,7 %
Paita	1165	145	1310	11,1 %
Pedro Ruíz	255	2	257	0,6 %
Pomahuaca	532	2	534	0,4 %
Pongo	443	2	445	0,4 %
Utcubamba	444	2	446	0,4 %
<b>Total</b>	<b>4822</b>	<b>377</b>	<b>5199</b>	<b>7,3%</b>

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

## IV.2 Servicios complementarios

39. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
40. Durante el 2024, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 4322, cifra inferior en 20,5 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (5439 llamadas), siendo la cifra del 2023 la de mayor registró de llamadas de emergencia desde el año 2013.

**Gráfico N° 5:**  
**IIRSA Norte: Llamadas de emergencia, 2013 – 2024**



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

41. La mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (76,5 %), las llamadas para reportar desastres ambientales concentraron el 9,5 % y las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 8,6 % (Cuadro N° 8). Del total de llamadas recibidas el 31,1 % reportó interrupciones de la vía, causados en su mayoría por desperfectos mecánicos. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos (94,3 %) y sólo el 2,0 % lo hizo a través de los postes SOS.



**Cuadro N° 8**  
**IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2024**  
**(Número de llamadas)**

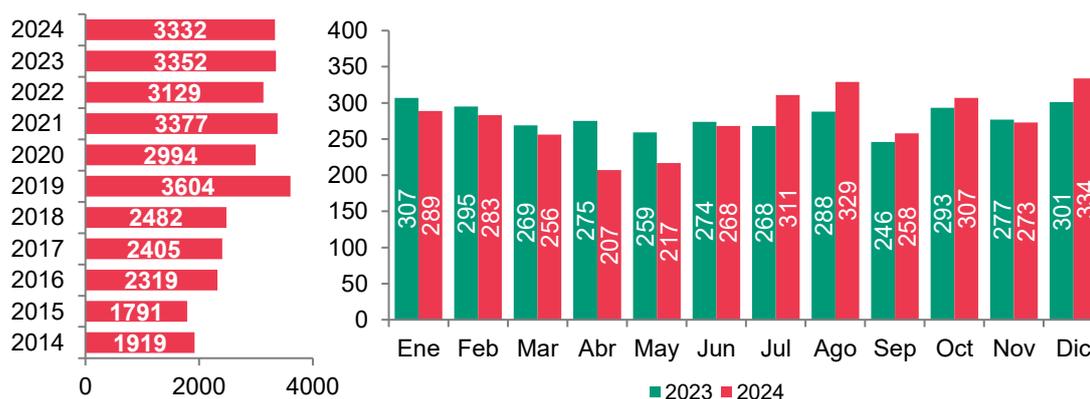
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	957	2349	3219	75	12	3306
Desastres ambientales	254	161	298	1	111	410
Accidente de Tránsito	104	267	357	7	7	371
Otros	28	202	201	2	32	235
<b>Total</b>	<b>1343</b>	<b>2979</b>	<b>4 075</b>	<b>85</b>	<b>162</b>	<b>4322</b>

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

42. Por otra parte, el número de asistencias mecánicas fue de 3332, lo que representó una ligera reducción de 0,6 % en 2024 en relación con las asistencias a vehículos averiados efectuadas el año anterior (3352). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas en el 2024 se efectuó en los meses de julio, agosto y diciembre.

**Gráfico N° 6:**  
**IIRSA Norte: Asistencias mecánicas, 2014 – 2024**



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

## V. ESQUEMA TARIFARIO

43. Conforme a lo establecido en la Cláusula 8.17 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar una tarifa como contraprestación por el uso del área de concesión. Así, a partir de la toma de posición de los bienes de la Concesión, el concesionario cobrará una tarifa básica compuesta por un peaje de S/ 4,60 más el importe correspondiente al IGV. A partir del mes siguiente a la aprobación de las obras de la primera etapa, las tarifas estarán compuestas por un peaje de USD 1,50 más el importe de IGV.
44. Asimismo, de acuerdo con el punto d) de la cláusula 8.17, todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa (ver párrafos 6 y 7 del presente informe).
45. La tarifa se actualizará cada doce meses en forma ordinaria por el Concesionario, a partir de 10 de enero de cada año recogiendo el efecto de la inflación, de acuerdo con la siguiente fórmula de reajuste:



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

Donde:

Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir IGV y otros aportes de Ley, para vehículos livianos o por eje para vehículos pesados.

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

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

CPI: Es el Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América, publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labour Statistics*). Para el mes i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el mes anterior. En caso de no haber sido publicado se utilizará el del mes precedente.

TC: Es el tipo de cambio.

IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

46. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante enero de 2024 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 8,80 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para las estaciones de Paita, Chulucanas, Olmos, Pomahuaca, Utcubamba, Pedro Ruiz, Aguas Claras, Moyobamba y Pongo, lo cual representó un aumento de 1,1 % en relación con las tarifas establecidas en enero de 2023 (S/ 8,70 por unidad y eje).

Cuadro N° 9 IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024 (En Nuevos Soles)			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje (Sin IGV)	Tarifa (con IGV)
Vehículos Ligeros	Por Unidad	7,47	8,80
Vehículos Pesados	Por Eje	7,47	8,80

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

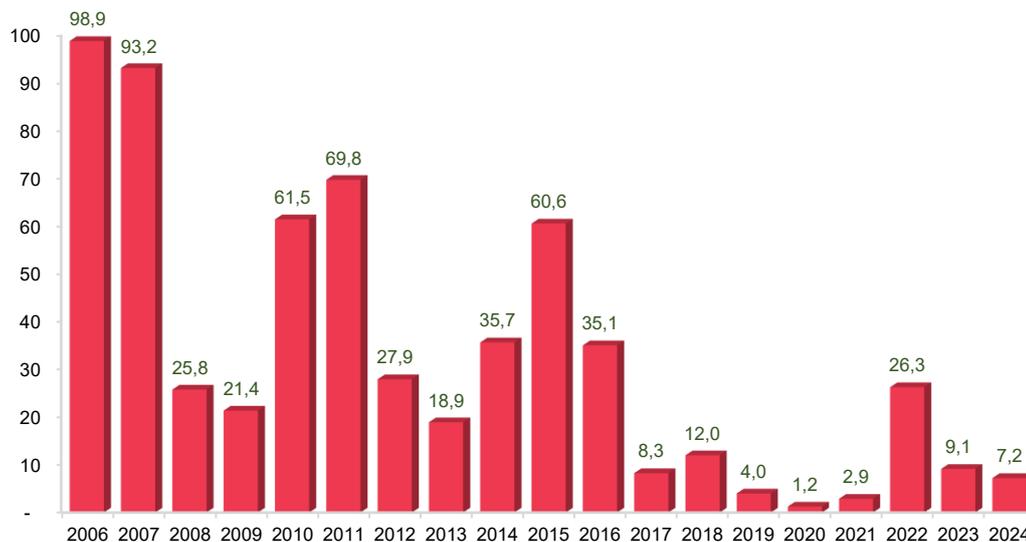
## VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

### VI.1. Evolución de las inversiones

47. El Gráfico N° 7 muestra las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2024. Así, al 31 de diciembre del año 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 619,8 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 96,6 % del total de la inversión comprometida (USD 641,4 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias.



**Gráfico N° 7:**  
**IIRSA Norte: Inversiones reconocidas, 2006 – 2024**  
(En millones de USD, incluido IGV)



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

48. Al cierre de 2024, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión corresponde a obras accesorias<sup>8</sup> y obras adicionales<sup>9</sup>. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (114,08 km) y para ser intervenidos (806,35 km) como parte de la obra principal. En el caso de las obras adicionales se ha alcanzado un cumplimiento del 100% en la vía de evitamiento de Tarapoto (13,7 km), el acceso nuevo al Puerto de Yurimaguas (9,4 km), vía de evitamiento de Piura (11,5 km), intercambio vial de Piura (3 km) y la segunda calzada Piura – Paita (con 49 km en total).
49. Durante el año 2024, el Concesionario presenta los siguientes avances:
- Obras obligatorias contenidas en el contrato de concesión: Concluidas.
  - Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 22 Sectores de obras accesorias prioritarias: 99,82%.
  - Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de 24 Sectores de obras accesorias prioritarias: 104.05%.
  - Obras accesorias incluidas en el Acta de Acuerdos de obras accesorias por el Fenómeno El Niño Costero 2017: Concluidas.
  - Obras accesorias Desvíos provisionales Puente aguas Claras y Puente Naranjillo: 78.50%.
  - Obras accesorias desvíos provisionales sector Aserradero: 77.24%.
50. El monto de avance de obras ejecutadas reconocidas por el Ositrán en 2024 fue de USD 7,22 millones (incluido IGV), lo cual representó una reducción de 21,0% con relación a la inversión ejecutada en 2023 (USD 9,15 millones, incluido IGV).

<sup>8</sup> Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.

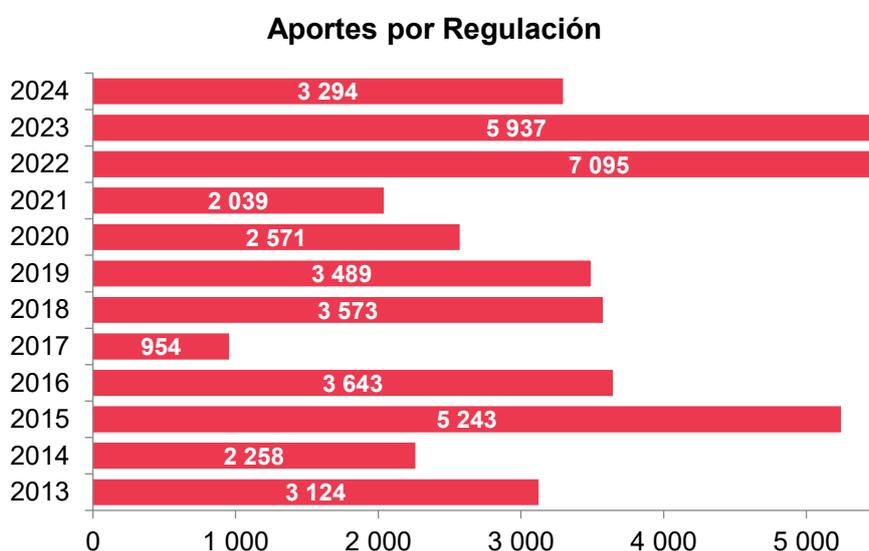
<sup>9</sup> Son aquellas obras que no se encuentran contempladas en la Propuesta Técnica que presenta el Concesionario, pero cuya ejecución puede ser decidida durante el período de Concesión por el Concedente, con opinión favorable del Regulador por considerarlas convenientes para el cumplimiento del objeto de la Concesión. Las obras de este tipo pueden ser intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.



### VI.3. Pagos al Estado

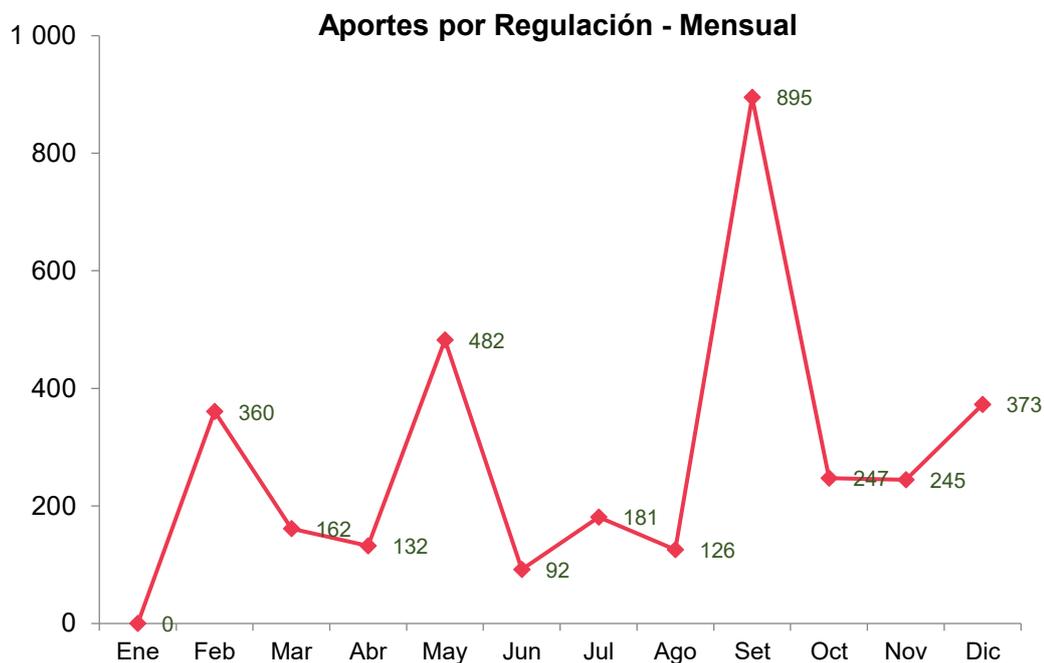
51. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1 % de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
52. Durante el 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 3,3 millones, monto que representó una caída de 44,5 % con relación a los aportes transferidos el 2023 (S/ 5,9 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran alta variabilidad, pues dependen de que el Concesionario reciba los pagos del Concedente. En ese sentido, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que el Concedente haga dichas transferencias al Concesionario.

Gráfico N° 8:  
IIRSA Norte: Aportes por regulación 2013 – 2024  
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



*Fuente: Gerencia de Administración, Ositrán*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.*

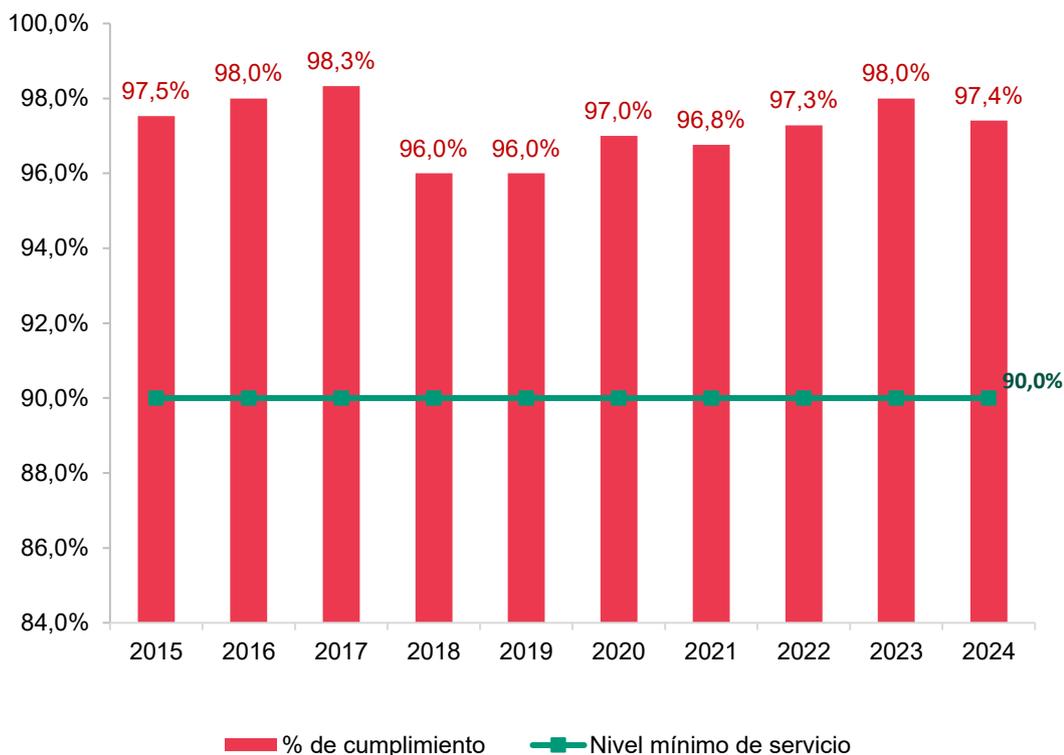
## VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VII.1. Niveles de servicio

53. De acuerdo con el Contrato de Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
54. En el Gráfico N° 9 se muestran los resultados de la evaluación realizada por Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el indicador global de cumplimiento de los niveles de servicio se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.
55. En la última evaluación realizada por Ositrán en 2024 sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, se alcanzó un nivel de cumplimiento de 97,4 %. Cabe indicar que el nivel de servicio exigible en el Contrato es de 90 %.



**Gráfico N° 9:**  
**IIRSA Norte: Nivel de servicio global, 2015-2024**



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

56. En tanto, en 2024, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)<sup>10</sup>. Conforme al Contrato de Concesión, el valor máximo de la rigurosidad media deslizante de la vía concesionada no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Los resultados obtenidos de la evaluación efectuada en 2024 muestran que la rigurosidad de la vía registró un nivel de IRI de 2,01 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo niveles de servicio previstos en el Contrato.

## VII.2. Indicadores de Tráfico

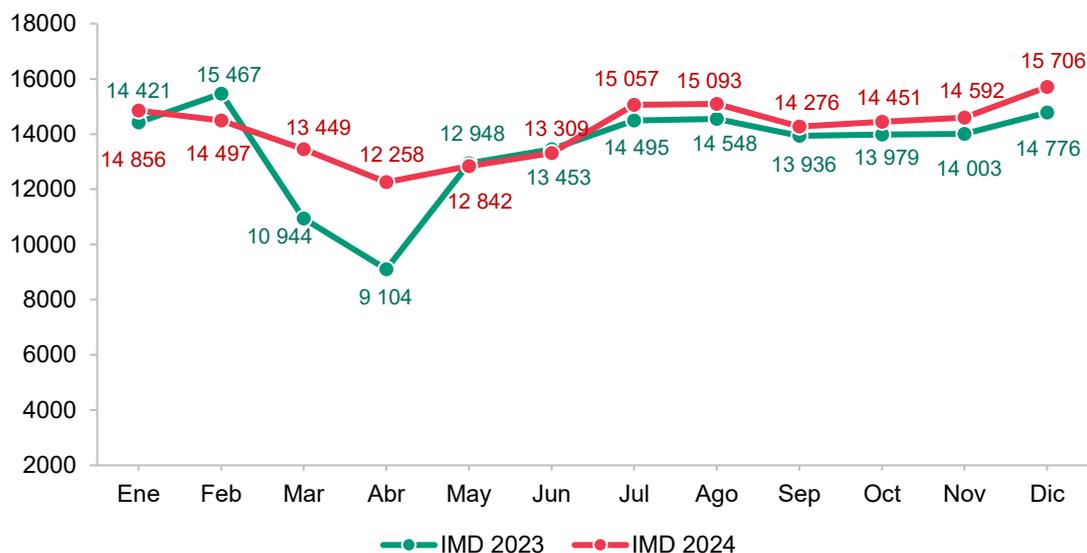
El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)<sup>11</sup>. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD promedio anual alcanzó en el 2024 los 14 199 vehículos por día, cifra que representa un incremento en el nivel de tráfico de 5,1 % en relación con los 13 506 vehículos diarios registrados por día en el 2023. Asimismo, durante la mayoría de los meses del 2024, a excepción de febrero, mayo y junio, la infraestructura vial afrontó un menor tráfico de vehículos que el año anterior.

<sup>10</sup> El Índice de Rugosidad Internacional (IRI), es la escala estándar en la que se mide la rugosidad de los pavimentos, medido por la Rugosidad Media Deslizante Máxima, en un intervalo de 1km.

<sup>11</sup> Bañón, Luis; Bevia, José (2000, pág. 160). *Manual de Carreteras. Volumen I: Elementos y Proyectos*. Universidad de Alicante, España.



**Gráfico N° 10:**  
**IIRSA Norte: IMD Mensual, 2023 – 2024**  
(En unidades vehiculares)



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

### VII.3. Accidentes

57. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2024, el número de accidentes en la vía concesionada se redujo en 4,1 % respecto al año anterior, pasando de 483 accidentes a 463 accidentes. En relación a las víctimas de los accidentes, el número de heridos se redujo en 3,9 % (de 279 a 268 heridos) y las víctimas mortales, en 36,8 % en comparación con lo registrado en 2023 (de 57 a 36 fallecidos).

**Cuadro N° 10**  
**IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2024**  
(Número de Accidentes)

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

Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

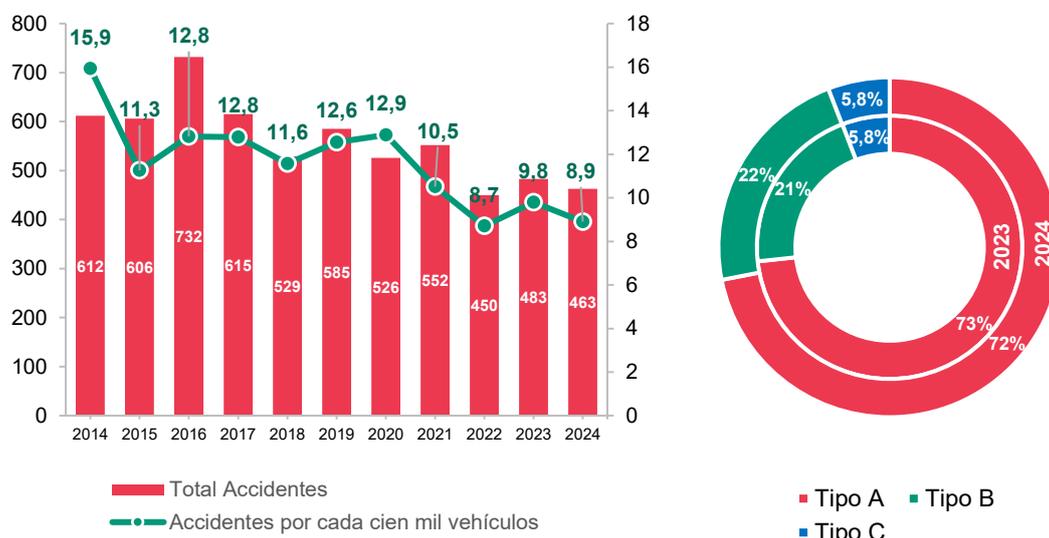
Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



58. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2024 fue 8,9, cifra inferior respecto al año anterior en el que dicho ratio alcanzó el valor de 9,8 (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 27 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C) mientras que 103 reportaron heridos (Accidentes Tipo B)

**Gráfico N° 11:**  
**IIRSA Norte: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024**



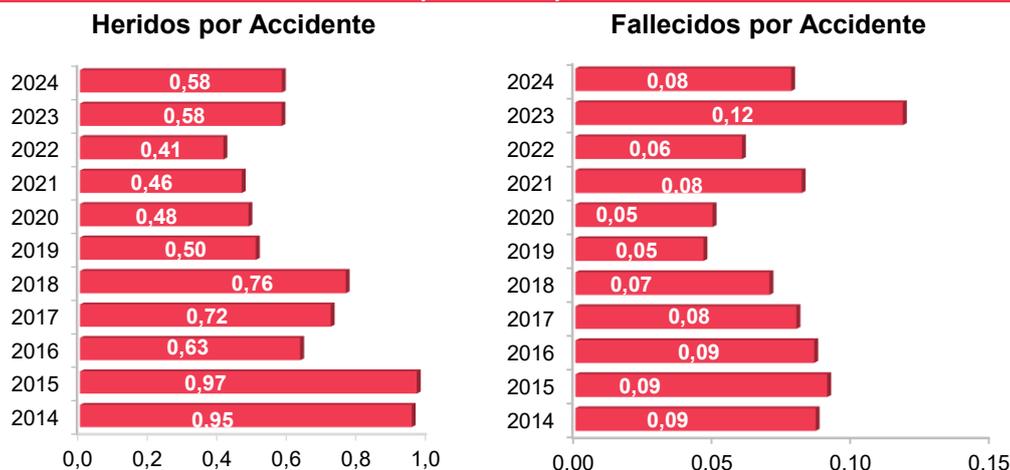
Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.  
 Tipo B: Accidentes con personas heridas.  
 Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. El número de heridos por accidente se mantuvo en 0,58 en 2024, mientras que la cantidad de víctimas fatales por accidente pasó de 0,12 a 0,08. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2024.

**Gráfico N° 12:**  
**IIRSA Norte: Daños personales por accidentes 2014 – 2024**



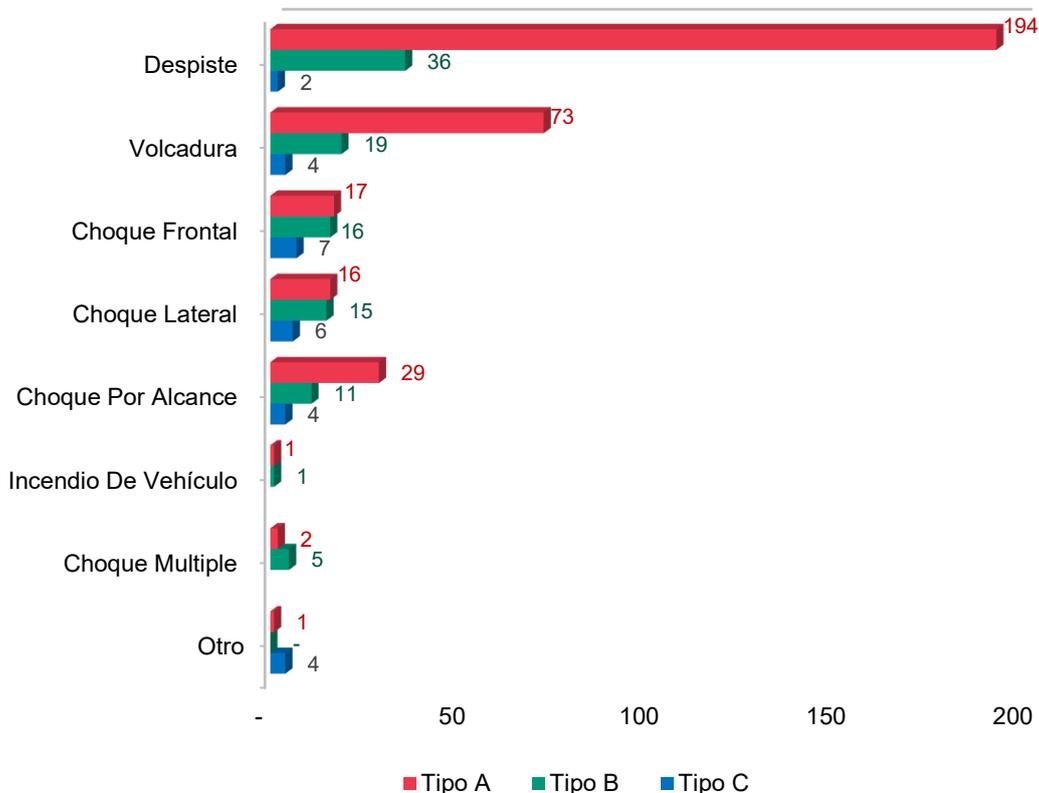
Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

60. En el 2024, el 50,1 % de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principalmente daños materiales y, en menor medida, personas heridas. El 20,7% de los accidentes ocurrió por volcaduras y el 9,5 % por choques por alcance.



**Gráfico N° 13:**  
**IIRSA Norte: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024**



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

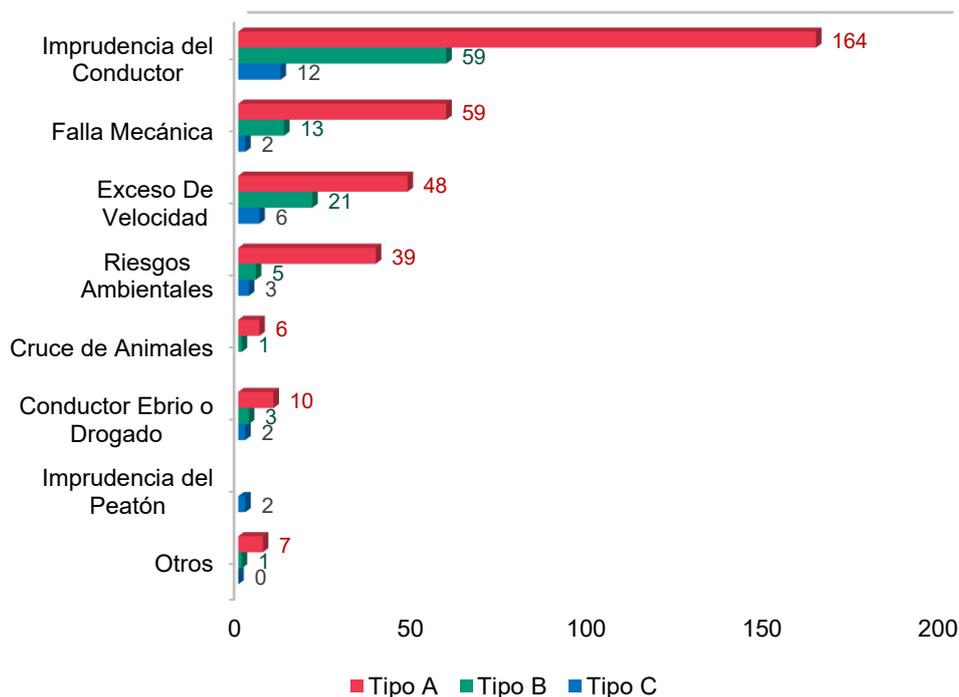
Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

61. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, en 2024, el mayor número de accidentes (50,8 %) fue causado por “imprudencia de los conductores”, que incluye maniobras temerarias, invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. En tanto, el 16,2 % están asociados al exceso de velocidad; mientras que el 16,0 % se atribuye a fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos. Por último, se atribuye el 10,2 % de los accidentes a los riesgos ambientales, relacionados a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. El Gráfico N° 14 desagrega las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



**Gráfico N° 14:**  
**IIRSA Norte: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2024**



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

#### VII.4. Reclamos

62. En el 2024, se presentaron 50 reclamos al concesionario, cifra inferior en 19,4 % al número de reclamos presentados en el 2023 (62 reclamos). Entre las principales causas que motivaron la presentación de los reclamos están los reclamos vinculados a servicios de mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta (30,0 %), cobro de tarifa (22,0 %), falta de señalización (16,0 %), entre otros. (Ver Cuadro N° 11).

**Cuadro N° 11**  
**IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2024**

Materia de Reclamo / Periodo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	2024
Atención Inadecuada	0	1	0	0	0	2	1	1	1	0	0	1	7
Cobro de la tarifa	0	1	0	0	3	1	1	2	0	2	0	1	11
Falta de Señalización	1	0	0	1	1	2	0	2	0	0	0	1	8
Mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta	1	4	0	3	0	2	1	2	1	1	0	0	15
Servicio de Auxilio Mecánico, Remolque y/o Grúa	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	5
Tiempo de espera en cola	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	4

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

#### VII.5. Penalidades, infracciones y sanciones

63. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las



Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.

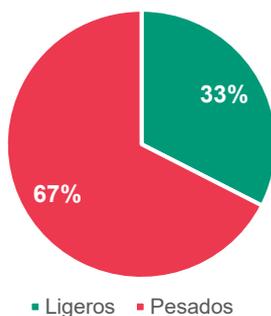
64. Sobre el particular, durante el 2024, conforme a lo establecido en las Cláusulas 1.5 y 8.17 del Contrato de Concesión, se impuso una sanción al Concesionario por el incumplimiento relacionado con la aplicación incorrecta de un cobro de tarifa. En efecto, el Concesionario cobró una tarifa de vehículo pesado cuando correspondía aplicar una tarifa de vehículo ligero- a vehículos categoría M1, M2 y N1 y con peso mayor a 3.5 toneladas, durante el periodo del 25 de agosto de 2008 al 17 de diciembre de 2019. El monto de la sanción ascendió a 3,97 UITs (S/ 20,456).

### VIII. INDICADORES COMERCIALES

65. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 86,3 millones durante 2024, lo que representó un aumento del 8,5 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 79,5 millones). Cabe señalar que el 67,5 % de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados, mientras que 32,5 % corresponden al cobro de vehículos ligeros. Entre el 2006 y 2024, los ingresos por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 918,6 millones (Ver Gráfico N° 15).



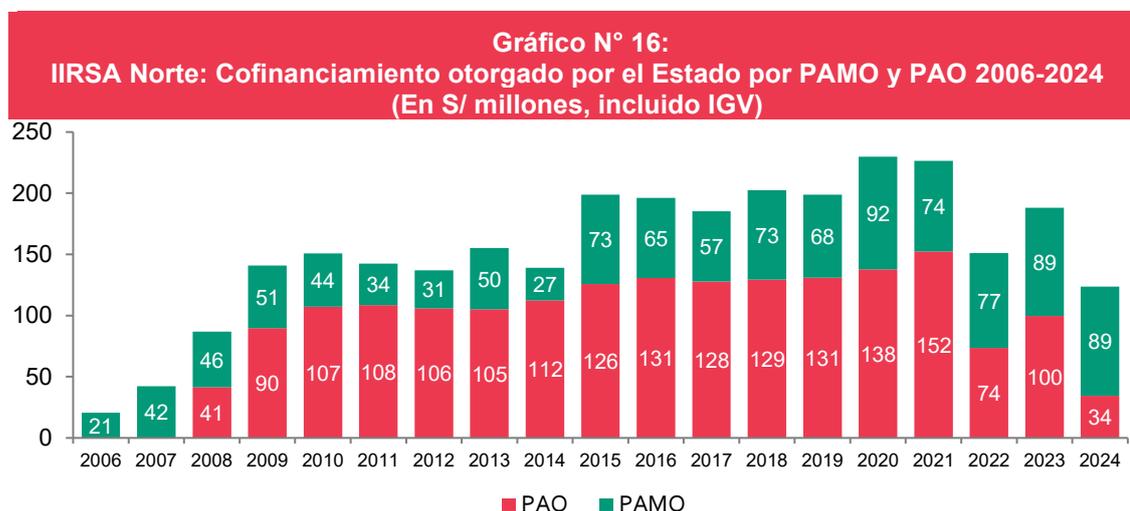
**Ingreso por tipo de Vehículo,  
2024**



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



66. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)<sup>12</sup>, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario<sup>13</sup>. Al cierre de 2024, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 34,4 millones; mientras que el monto devengado para financiar el PAMO ascendió a S/ 89,2 millones.



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

67. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto conjunto de PAMO y PAO experimentaron una reducción de 34,3 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 188,2 millones a S/ 123,6 millones. Ello influenciado por la fuerte caída en el monto del PAO (65,4 %) en 2024. De los aportes totales, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 62,2 %, mientras que el 37,8 % corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

## IX. ANÁLISIS FINANCIERO

### IX.1 Estados financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

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

<sup>12</sup> MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

<sup>13</sup> En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



**Cuadro N° 12**  
**IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2024-2023**  
**(En miles de soles)**

Ingresos por servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
<b>Ingresos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>357 591</b>	<b>407 608</b>	<b>83,3%</b>	<b>86,6%</b>	<b>-12,3%</b>
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	77 921	75 215	18,2%	16,0%	3,6%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	54 757	53 130	12,8%	11,3%	3,1%
Trabajos en sectores inestables	31 944	66 211	7,4%	14,1%	-51,8%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	192 969	213 052	45,0%	45,3%	-9,4%
<b>Ingresos por servicios de construcción</b>					
Obras accesorias	71 508	63 139	16,7%	13,4%	13,3%
<b>Total</b>	<b>429 099</b>	<b>470 747</b>			<b>-8,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

70. En el año 2024, los ingresos totales obtenidos por el Concesionario, provenientes de los servicios de operación y mantenimiento, así como de los servicios de construcción, alcanzaron los S/ 429,1 millones, lo que representó una disminución del 8,8 % respecto a los S/ 470,7 millones registrados en 2023. Esta contracción se explicó, principalmente, por la caída de 12,3 % en los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, que pasaron de S/ 407,6 millones a S/ 357,6 millones. Esta categoría representó el 83,3 % de los ingresos totales en 2024. En contraste, los ingresos por servicios de construcción —vinculados a obras accesorias— crecieron en 13,3 %, alcanzando los S/ 71,5 millones y representando el 16,7 % del total.
71. Dentro de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, el componente de Informe Técnico de Mantenimiento (ITM) fue el de mayor peso en 2024, representando el 45 % del total, aunque mostró una caída de 9,4 % respecto al monto del 2023. En tanto, el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO) y el Costo Anual de Mantenimiento (CAM) registraron incrementos moderados de 3,6 % y 3,1 %, respectivamente, con participaciones de 18,2 % y 12,8 % sobre el total. Cabe destacar que la mayor reducción de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento se centró en los trabajos en sectores inestables (eliminación de derrumbes), cuyos ingresos se redujeron en 51,8 %, pasando de S/ 66,2 millones en 2023 a S/ 31,9 millones en 2024.
72. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y construcción de la concesión, para el ejercicio 2024 estos ascendieron a S/ 349,9 millones, lo que representa una reducción de 11,5 % respecto al ejercicio 2023 (S/ 395,6 millones). Los costos totales están conformados por dos tipos de prestación de servicios: i) los costos por servicios de operación y mantenimiento, que ascendieron a S/ 289,9 millones, con una disminución de 15,1 % en comparación con el año anterior (S/ 341,6 millones); y ii) los costos por servicios de construcción, que sumaron S/ 60 millones, los cuales aumentaron 11,0 % respecto a 2023 (S/ 54,1 millones), impulsados por una mayor ejecución de obras accesorias.



**Cuadro N° 13**  
**Costos de prestación de servicios 2024-2023**  
**(en miles de soles)**

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
<b>Costos por servicios de operación y mantenimiento</b>	<b>289 923</b>	<b>341 556</b>	<b>82,8%</b>	<b>86,3%</b>	<b>-15,1%</b>
Honorarios de operación	91 721	91 224	26,2%	23,1%	0,5%
Eliminación de derrumbes de sectores inestables	28 097	58 141	8,0%	14,7%	-51,7%
Informe técnico de mantenimiento	166 091	188 798	47,5%	47,7%	-12,0%
Tributos	976	891	0,3%	0,2%	9,5%
Otros menores	3 038	2 502	0,9%	0,6%	21,4%
<b>Costos por servicios de construcción</b>					
Servicios de construcción	60 015	54 066	17,2%	13,7%	11,0%
<b>Total</b>	<b>349 938</b>	<b>395 622</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-11,5%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

73. En relación con los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2021 estos representaron el 82,5% de los costos totales. De dichos costos, las actividades de “Honorarios de operación” e “Informe técnico de mantenimiento” son los de mayor relevancia resultando en variaciones de +11,3% y -55,3 % de los costos totales en 2021, respectivamente.
74. Durante el ejercicio 2024, los costos por servicios de operación y mantenimiento representaron el 82,8 % del total de costos de la concesión, manteniéndose como el componente principal. De dichos costos, destacan los conceptos de “Informe técnico de mantenimiento”, que sigue siendo el componente de mayor peso individual (47,5 % del total) y “Honorarios de operación” con una participación del 26,2 % y un leve aumento de 0,5 % respecto al 2023. Por otro lado, se observa una marcada reducción en los costos por eliminación de derrumbes de sectores inestables, que cayeron en 51,7 %.
75. En 2024, los gastos administrativos ascendieron a S/ 23,4 millones, incrementándose en 226,4 % respecto a 2023. Este aumento se explica principalmente por el crecimiento en servicios prestados por terceros (+460,2 %) y cargas de personal (+67,4 %), que concentraron el 61,3 % y 26,6 % del total, respectivamente. También se registró un alza significativa en otras cargas de gestión (+2858,2 %), vinculado al valor provisionado de intereses y multas por el aporte de regulación a Ositrán correspondiente al periodo 2014.

**Cuadro N° 14**  
**Costos de administración 2024-2023**  
**(en miles de soles)**

Gastos administrativos			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	6 215	3 713	26,6%	51,8%	67,4%
Servicios recibidos prestados por terceros	14 336	2 559	61,3%	35,7%	460,2%
Tributos	63	38	0,3%	0,5%	65,8%
Otras cargas de gestión	1 982	67	8,5%	0,9%	2858,2%
Multas y sanciones de la administración tributaria	726	729	3,1%	10,2%	-0,4%
Depreciación	55	56	0,2%	0,8%	-1,8%
Amortización	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
<b>Total</b>	<b>23 377</b>	<b>7 162</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>226,4%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



76. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se obtuvo una utilidad bruta de S/ 79,2 millones, lo que representó un incremento de 5,4% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 75,1 millones). Este incremento en la utilidad bruta se explica a una menor reducción proporcional de los ingresos frente a los costos. No obstante, la utilidad de operación se redujo en 22,9%, ascendiendo en 2024 a S/ 56,2 millones, influenciada por el aumento significativo en los gastos administrativos en 226,4%. En ese sentido, la utilidad neta del ejercicio en 2024 también registró una caída de 20,3%, alcanzando S/ 40,7 millones frente a los S/ 51,1 millones obtenidos en 2023.

**Cuadro N° 15**  
**Resultados integrales 2024-2023**  
**(en miles de soles)**

	2024	2023	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
<b>Ingresos</b>	<b>429 099</b>	<b>470 747</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-8,8%</b>
Ingresos por actividades de construcción	71 508	63 139	16,7%	13,4%	13,3%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	357 591	407 608	83,3%	86,6%	-12,3%
<b>Costos</b>					
Costos por servicios de construcción	-60 015	-54 066	-14,0%	-11,5%	11,0%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-289 923	-341 556	-67,6%	-72,6%	-15,1%
<b>Utilidad bruta</b>	<b>79 161</b>	<b>75 125</b>	<b>18,4%</b>	<b>16,0%</b>	<b>5,4%</b>
Gastos administrativos	-23 377	-7 162	-5,4%	-1,5%	226,4%
Otros ingresos	380	4 857	0,1%	1,0%	-92,2%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>56 164</b>	<b>72 820</b>	<b>13,1%</b>	<b>15,5%</b>	<b>-22,9%</b>
Ingresos financieros	1 010	1 168	0,2%	0,2%	-13,5%
Gastos financieros	-1 603	-2 057	-0,4%	-0,4%	-22,1%
Ganancia por diferencia de cambio	45 667	52 087	10,6%	11,1%	-12,3%
Pérdida por diferencia de cambio	-42 546	-51 239	-9,9%	-10,9%	-17,0%
<b>Utilidad neta antes del impuesto a la renta</b>	<b>58 692</b>	<b>72 779</b>	<b>13,7%</b>	<b>15,5%</b>	<b>-19,4%</b>
Impuesto a la renta	-17 984	-21 685	-4,2%	-4,6%	-17,1%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>40 708</b>	<b>51 094</b>	<b>9,5%</b>	<b>10,9%</b>	<b>-20,3%</b>

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*



- **Estado de Situación Financiera**

77. 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 2023 y 2024.

**Cuadro N° 16**  
**Estado de Situación Financiera, 2024 - 2023**  
**(En miles de soles)**

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>328 101</b>	<b>287 143</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>301 826</b>	<b>306 661</b>
Efectivo	142 247	133 181	Obligaciones financieras	0	7 960
Cuentas por cobrar comerciales	107 852	79 115	Cuentas por pagar comerciales	4 068	458
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 858	17 618	Cuentas por pagar a partes relacionadas	139 289	154 842
Cuentas por cobrar diversas	75 333	56 808	Anticipos del Concedente	152 573	136 271
Gastos pagados por anticipado	811	421	Otras cuentas por pagar	5 896	7 130
			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>2 227</b>	<b>2 227</b>
			Obligaciones financieras	0	0
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 227	2 227
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>156 020</b>	<b>161 105</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>304 053</b>	<b>308 888</b>
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	109 317	115 216			
Cuentas por cobrar diversas	44 997	44 733	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>180 068</b>	<b>139 360</b>
Impuesto a la renta diferido	827	222	Capital social	31 279	31 279
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	879	934	Reserva legal	6256	6256
Intangibles, neto	0	0	Resultados acumulados	142 533	101 825
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>484 121</b>	<b>448 248</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>484 121</b>	<b>448 248</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

**Cuadro N° 17**  
**Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2024 - 2023**  
**(En porcentaje)**

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024/2023		2024	2023	2024/2023
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>67,8%</b>	<b>64,1%</b>	<b>14%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>62,3%</b>	<b>68,4%</b>	<b>-2%</b>
Efectivo	29,4%	29,7%	7%	Obligaciones financieras	0,0%	1,8%	-100%
Cuentas por cobrar comerciales	22,3%	17,6%	36%	Cuentas por pagar comerciales	0,8%	0,1%	788%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,4%	3,9%	-89%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	28,8%	34,5%	-10%
Cuentas por cobrar diversas	15,6%	12,7%	33%	Anticipos del Concedente	31,5%	30,4%	12%
Gastos pagados por anticipado	0,2%	0,1%	93%	Otras cuentas por pagar	1,2%	1,6%	-17%
				<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0%</b>
				Obligaciones financieras	0,0%	0,0%	
				Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,5%	0,5%	0%
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>32,2%</b>	<b>35,9%</b>	<b>-3%</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>62,8%</b>	<b>68,9%</b>	<b>-2%</b>
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	22,6%	25,7%	-5%				
Cuentas por cobrar diversas	9,3%	10,0%	1%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>37,2%</b>	<b>31,1%</b>	<b>29%</b>
Impuesto a la renta diferido	0,2%	0,0%	273%	Capital social	6,5%	7,0%	0%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	0,2%	0,2%	-6%	Reserva legal	1,3%	1,4%	0%
Intangibles, neto	0,0%	0,0%		Resultados acumulados	29,4%	22,7%	40%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>8%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 8% respecto al 2023, pasando de S/ 448,2 millones a S/ 484,1 millones.

79. Por el lado del activo, el activo corriente registró un mayor crecimiento, pasando de S/ 287,1 millones en 2023 a S/ 328,1 millones en 2024 (+14%); mientras que los activos no corrientes se redujeron ligeramente en 3%, de S/ 161,1 millones a S/ 156,0 millones. Así, el activo corriente representó el 67,8% del total de activos en 2024, frente al 64,1% en 2023, principalmente producto del incremento en la cuenta de Cuentas por cobrar comerciales en S/



28,7 millones (+36%) y de Efectivo en S/ 9,1 millones (+7%). Por otro lado, se registró una fuerte caída del 89% en las Cuentas por cobrar a partes relacionadas, reduciéndose en S/ 15,8 millones, mientras que, en los activos no corrientes, similar cuenta también disminuyó en S/ 5,9 millones (-5%).

80. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión, se incrementaron en un 154% mientras que el patrimonio neto en un 20%, ascendiendo en el ejercicio 2021 a S/ 416,5 millones y S/ 126,3 millones, respectivamente; y representando el 76,7% y 23,3% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. Cabe señalar que los registros de pasivos no corrientes descendieron en un 31% (- S/ 14,8 millones). El incremento del pasivo corriente se explica principalmente por las cuentas anticipos del Concedente el cual asciende a S/ 221,2 millones (S/ 46,7 millones en el 2020) y otras cuentas por pagar por S/ 31,2 millones (S/ 4,4 millones en el 2020).
81. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión disminuyeron en 2%, pasando de S/ 308,9 millones en 2023 a S/ 304,1 millones en 2024, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 29%, ascendiendo a S/ 180,1 millones frente a los S/ 139,4 millones del año anterior. De esta manera, los pasivos y el patrimonio neto concentraron el 62,8% y 37,2% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que los pasivos corrientes disminuyeron en S/ 4,8 millones (-2 %), destacando la eliminación total de las obligaciones financieras corrientes (por la cancelación de un préstamo con el Banco de Crédito del Perú ascendente a aproximadamente S/ 8,0 millones) y la disminución de Cuentas por pagar a partes relacionadas en S/ 15,6 millones (-10%). No obstante, estas reducciones fueron parcialmente compensadas por un aumento de S/ 16,3 millones (+12%) en Anticipos del Concedente, correspondientes principalmente a los fondos utilizados para las labores de mantenimiento periódico.
82. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó en S/ 40,7 millones (+29%) debido principalmente al aumento de los resultados acumulados, que pasaron de S/ 101,8 millones en 2023 a S/ 142,5 millones en 2024 (+40%). Los otros componentes del patrimonio, como el capital social y la reserva legal, se mantuvieron prácticamente constantes.

## IX.2 Indicadores Financieros

### • **Ratios de Liquidez**

83. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que ha mejorado la capacidad de la empresa de tener los recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo, toda vez que presenta algunos ratios por encima de 1.
84. En efecto, el incremento del activo corriente en relación al pasivo corriente ha determinado que el ratio de liquidez general<sup>14</sup> aumente, al pasar de 0,94 en 2023 a 1,09 en 2024, superando la unidad, lo que indica que la empresa cuenta con activos corrientes suficientes para cubrir sus obligaciones de corto plazo. Una tendencia similar se observa en el ratio de prueba ácida<sup>15</sup>, que también se incrementa, pasando de 0,93 a 1,08, lo que indica una mejora en la capacidad de la empresa para hacer frente a sus pasivos corrientes sin depender de la conversión de activos no líquidos.

Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2024- 2023		
Ratios	2024	2023
Liquidez general	1,09	0,94
Prueba Acida	1,08	0,93
Liquidez absoluta	0,47	0,43

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

<sup>14</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>15</sup> El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente



85. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>16</sup> o también llamado ratio de prueba defensiva, a diferencia de los ratios anteriores, este indicador muestra una mejoría, pero no supera la unidad. Así, dicho indicador pasa de 0,43 en 2023 a 0,47 a 2024, lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí sola no permite respaldar el total del pasivo corriente, sino cubre cerca de la mitad (47%).

- **Ratios de Endeudamiento Financiero**

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

87. En el caso particular, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan una menor dependencia al financiamiento con terceros en comparación con el año 2023, mostrando una mejora en la estructura financiera y un menor nivel de apalancamiento.

<b>Cuadro N° 19</b>		
<b>Ratios de Endeudamiento financiero, 2024 – 2023</b>		
<b>Ratios</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Deuda/Patrimonio	168,9%	221,6%
Endeudamiento del Activo	62,81%	68,91%
Calidad de la Deuda	99,3%	99,3%
Índice de Solvencia	1,59	1,45

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

88. En efecto, el ratio Deuda/Patrimonio<sup>17</sup> muestra para el ejercicio 2024 que por cada S/ 100 de patrimonio existen S/ 168,9 de deuda, mientras que en el 2023 esta relación fue mayor, con S/ 221,6 de deuda por cada S/ 100 de patrimonio. Esta reducción significativa en el apalancamiento refleja un fortalecimiento patrimonial y, a su vez, una disminución relativa del nivel de deuda de la empresa.

89. Por su parte, el ratio de endeudamiento del activo<sup>18</sup> también presenta una mejora en 2024, alcanzando un nivel de 62,81%, en comparación con el 68,91% registrado en 2023. Esto indica que en 2024 una menor proporción del total de activos se encuentra financiada con recursos de terceros, reflejando un mayor nivel de autonomía financiera respecto al año anterior.

90. El ratio de calidad de la deuda<sup>19</sup> se mantuvo constante en 99,3% tanto en 2023 como en 2024, lo que revela que la casi totalidad de la deuda corresponde a obligaciones de corto plazo. Este comportamiento indica que se mantiene la exposición a exigencias de liquidez inmediata, sin variaciones respecto al año previo.

91. Finalmente, el índice de solvencia<sup>20</sup> en 2024 ascendió a 1,59, superior al 1,45 observado en 2023, lo que implica que por cada sol (S/ 1) de pasivo total, el Concesionario cuenta con S/

<sup>16</sup> El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

<sup>17</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

<sup>18</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>19</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>20</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total



1,59 de activo total. Este aumento evidencia una mejora en la capacidad de la empresa para respaldar sus obligaciones, reflejando un mayor nivel de solvencia financiera frente al año anterior.

- **Ratios de Rentabilidad**

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

<b>Cuadro N° 20</b>		
<b>Ratios de Rentabilidad, 2024 – 2023</b>		
<b>Ratios</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>
Margen Bruto	18,4%	16,0%
Margen Operativo	13,1%	15,5%
Margen EBITDA	13,1%	15,5%
Margen Neto	9,5%	10,9%
ROE	22,6%	36,7%
ROA	8,4%	11,4%

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 - IIRSA NORTE S.A.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán*

93. Al analizar los ratios de rentabilidad del ejercicio 2024, se observa una mejora en el margen bruto<sup>21</sup>, que pasó de 16,0% en 2023 a 18,4% en 2024, reflejando una mayor eficiencia en el control de costos directos. Sin embargo, tanto el margen operativo<sup>22</sup> como el margen EBITDA<sup>23</sup> se redujeron, pasando de 15,5% a 13,1% para ambos indicadores, lo que refleja un aumento en los gastos operativos que afectó la rentabilidad operativa. Por otro lado, el margen neto<sup>24</sup> también registró una disminución, pasando de 10,9% en 2023 a 9,5% en 2024, lo que indica que por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo una utilidad neta de S/ 9,5, frente a los S/ 10,9 del año anterior.

94. El ROE (Return on Equity)<sup>25</sup>, que mide la rentabilidad del patrimonio, también se redujo de manera significativa, pasando de 36,7% en 2023 a 22,6% en 2024. Esto significa que, en el 2024, por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 22,6 de utilidad neta, lo que representa una menor eficiencia en la generación de valor para los accionistas respecto al año anterior.

95. Finalmente, la rentabilidad sobre los activos (ROA)<sup>26</sup> mostró una reducción, pasando de 11,4% en 2023 a 8,4% en 2024, lo que refleja que la empresa obtuvo menores utilidades en relación al total de sus activos.

<sup>21</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

<sup>22</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>23</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

<sup>25</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

<sup>26</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



## X. CONCLUSIONES

96. De la evaluación del desempeño de la Concesión del IIRSA Norte durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) De acuerdo con los datos registrados, durante 2024, el tráfico total de vehículos presentó un incremento del 5,5 % respecto del año anterior, alcanzando un total de 5,2 millones vehículos.
- (ii) Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2024, el 65,4 % fueron vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron el 34,6 %. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 10,3 millones de ejes, lo cual representó un incremento del 6,1 % respecto al 2023.
- (iii) Al cierre de 2024, el Concesionario cuenta con nueve estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Paita y Chulucanas, las cuales registraron 1,6 millones de vehículos ligeros (48,1 %) y 686 mil vehículos pesados (38,2 %), respectivamente.
- (iv) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que las mismas aumentaron en 1,1 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 8,70 a S/ 8,80 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados).
- (v) Al 31 de diciembre de 2024, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 619,8 millones, lo cual significó un avance de 96,6 % de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100 % de los kilómetros comprometidos para construcción y operación como parte de la obra principal. Durante el 2024, el Concesionario ejecutó inversiones en obras adicionales y accesorias por USD 7,2 millones, monto inferior en 21,0 % en relación al año anterior (USD 9,1 millones).
- (vi) En el 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 3,3 millones a Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra que representó una caída de 44,5 % en relación con los aportes generados durante el 2023 (S/ 5,9 millones).
- (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
  - El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento del Índice de servicio global de 97,41%
  - El número de accidentes disminuyó entre el 2023 y 2024, pasando de 483 a 463 (-4,1 %); de igual manera, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos paso de 9,8 a 8,9, lo que refleja la caída en el número cantidad de accidentes. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron su origen en despistes y volcaduras (70,8 % en conjunto). La principal causa de los accidentes fue la imprudencia de los conductores (50,8 %), seguida de exceso de velocidad (16,2 %) y fallas mecánicas (16,0 %).
  - Se recibieron 50 reclamos, cifra menor en 19,4 % a los reclamos presentados el año anterior (62). Del total de reclamos presentados, el 30,0 % estuvo relacionado a la calidad del servicio, esto es a los servicios de mantenimiento de berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta.
  - En 2024, el Concesionario incurrió en incumplimientos contractuales o normativos que ameritaron la imposición de sanciones administrativas por un monto de S/



20,456. Por otra parte, en el 2024 no se registra ninguna penalidad a la concesionaria.

- (viii) Durante el año 2024, los ingresos totales percibidos por el concesionario por servicios de operación, mantenimiento y construcción ascendieron a S/ 429,1 millones, lo que representó una disminución de 8,8 % respecto a los S/ 470,7 millones registrados en 2023. Por su parte, los costos totales también se redujeron, en 11,5 %, pasando de S/ 395,6 millones en 2023 a S/ 349,9 millones en 2024. En ese contexto, la utilidad bruta aumentó en 5,4 %, gracias a una menor contracción proporcional de los costos frente a los ingresos. Sin embargo, la utilidad operativa disminuyó en 22,9 %, influenciada principalmente por el fuerte incremento de los gastos administrativos (+226,4 %), lo que finalmente impactó en la caída de la utilidad neta en 20,3 %.
- (ix) Al cierre del año 2024, los activos de la concesión —y en consecuencia su pasivo y patrimonio— registraron un incremento del 8 % frente a 2023, al pasar de S/ 448,2 millones a S/ 484,1 millones. En tanto, se observó una mejora en los indicadores de liquidez, con ratios que superan la unidad (liquidez corriente: 1,09; prueba ácida: 1,08), reflejando una mayor capacidad para hacer frente a obligaciones de corto plazo. No obstante, la liquidez absoluta (0,47) aún revela cierta exposición si solo se considera el efectivo disponible. En cuanto a la estructura financiera, se evidenció una menor dependencia del financiamiento con terceros, con una caída del ratio Deuda/Patrimonio de 221,6 % en 2023 a 168,9 % en 2024, y un mayor nivel de solvencia (de 1,45 a 1,59). En contraste, los indicadores de rentabilidad mostraron un deterioro: el margen operativo, el margen neto y los retornos sobre activos y patrimonio (ROA y ROE) se redujeron respecto al ejercicio anterior, evidenciando una menor eficiencia en la generación de beneficios.



## XI. ANEXOS

### ANEXO N°1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.			
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte			
Fecha de actualización: 15 de abril de 2022			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Eje Multimodal Amazonas Norte tiene una longitud de 955 km y comprende los siguientes tramos: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Yurimaguas – Tarapoto 127,20 km</li><li>▪ Tarapoto – Rioja 133,00 km</li><li>▪ Roja – Corral Quemado 274,00 km</li><li>▪ Corral Quemado – Olmos 196,20 km</li><li>▪ Olmos – Piura 168,90 km</li><li>▪ Piura – Paita 55,80 km</li></ul>	Cláusula 2.4.
2	Fecha de suscripción	17 de junio de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato, el Concesionario puede solicitar ampliación de plazo.	Cláusula 4.1. (p. 35)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 28 de diciembre de 2005.</li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 23 de febrero de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 21 de julio de 2006.</li><li>▪ <b>Adenda 4:</b> 14 de mayo de 2009.</li><li>▪ <b>Adenda 5:</b> 03 de mayo de 2011.</li><li>▪ <b>Adenda 6:</b> 25 de noviembre de 2014.</li><li>▪ <b>Adenda 7:</b> 03 de julio de 2015.</li></ul>	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
5	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6
6	Factor de competencia	Monto de Oferta Económica (MOE): Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO.	Literal c) del numeral 7.2.1. del T.U.O. de las Bases
7	Capital mínimo	USD 8 millones de dólares. Al finalizar el cuarto año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4.
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras</u> por USD 10 millones, que estará vigente hasta la emisión del Acta de Recepción de Obras correspondiente a la segunda etapa.</li><li>▪ <u>Garantía de fiel cumplimiento de contrato de concesión</u> por USD 10 millones, que permanecerá vigente hasta seis (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.</li></ul>	Cláusula 9.2. Cláusula 9.3.
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <u>Garantía de Crédito Parcial.</u> Está destinada a garantizar la obligación del Concedente de realizar los PAO.</li><li>▪ <u>Línea Crédito de Enlace (LCE),</u> para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 60 millones. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.</li></ul>	Cláusula 18.1. Cláusula 18.2. Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses.	Anexo N° 10 de la Propuesta Técnica



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

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



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

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



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

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



## ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

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

<b>Concesionario:</b>	<b>Concesionario IIRSA NORTE S.A.</b>
<b>Modalidad:</b>	<b>COFINANCIADA</b>
<b>Periodo:</b>	<b>2010-2024</b>

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



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



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

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

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



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Luis Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y Estudios Económicos**

---

Sandra Queija de La Sotta  
**Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

Cinthyá López Vásquez – Especialista  
María Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Mio Cortez – Asistente  
Micaela Guillén Delgado – Practicante  
Britney Esperanza Yupanqui Llallire – Practicante  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante