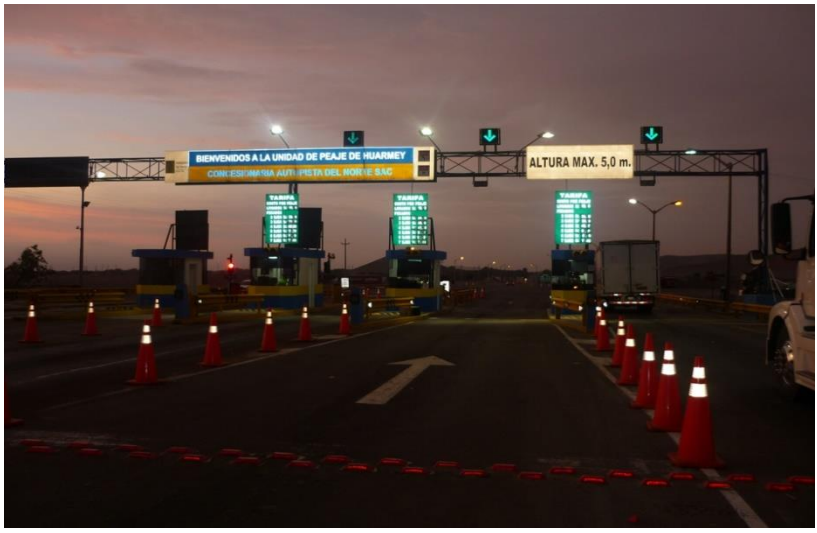


INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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

OSITRAN

Somos el regulador de la infraestructura de transporte de uso público

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

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

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

CONTENIDO

I. RESUMEN EJECUTIVO 5

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN 7

II.1. Composición de la Empresa 7

II.2. Principales características del contrato de concesión 7

II.3. Área de Influencia 9

II.4. Infraestructura y equipamiento 10

II.5. Hechos de importancia 10

III. OFERTA DE SERVICIOS EN LA INFRAESTRUCTURA 11

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS 12

IV.1. Evolución del tráfico 12

IV.2. Servicios complementarios 15

V. RÉGIMEN TARIFARIO 18

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO 19

VI.1. Inversiones 19

VI.2. Pagos al Estado 20

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO 21

VII.1. Niveles de servicio 21

VII.2. Indicador de tráfico 21

VII.3. Accidentes 22

VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades 25

VIII. INDICADORES COMERCIALES 26

IX. ANÁLISIS FINANCIERO 27

IX.1. Estados Financieros 27

IX.2. Indicadores Financieros 32

X. CONCLUSIONES 35

XI. ANEXOS 37

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Mapa de la Red Vial N° 4 9
Gráfico N° 2 Evolución del tráfico, 2011 – 2024 12
Gráfico N° 3 Evolución del tráfico mensual, años 2023-2024 13
Gráfico N° 4 Tráfico mensual por tipo de vehículo, 2024 13
Gráfico N° 5 Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2024 14
Gráfico N° 6 Llamadas a la Central de Emergencias, 2014-2024 16
Gráfico N° 7 Asistencias mecánicas, 2014-2024 17
Gráfico N° 8 Asistencias médicas 17
Gráfico N° 9 Evolución de inversiones reconocidas 19
Gráfico N° 10 Aporte por Regulación, 2013 – 2024 20
Gráfico N° 11 Intensidad Media Diaria (IMD), 2023 - 2024 21
Gráfico N° 12 Número de accidentes 2023-2024 23
Gráfico N° 13 Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024 23
Gráfico N° 14 Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2024 24
Gráfico N° 15 Indicadores de accidentes, 2015 - 2024 25
Gráfico N° 16 Reclamos presentados por los usuarios 2011 - 2024 25
Gráfico N° 17 Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2024 26
Gráfico N° 18 Recaudación de peaje mensual, 2023–2024 26

CUADROS

Cuadro N° 1 Datos Generales de la Concesión 7
Cuadro N° 2 Modificaciones contractuales 8
Cuadro N° 3 Tramos viales de la Red Vial N° 4 10
Cuadro N° 4 Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2023-2024 14
Cuadro N° 5 Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2024 15
Cuadro N° 6 Motivo de llamada de emergencia, 2024 16
Cuadro N° 7 Tarifas aplicadas por el concesionario, 2024 19
Cuadro N° 8 Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2024 22
Cuadro N° 9 Personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2024 24
Cuadro N° 10 Ingresos por servicios, 2023 - 2024 27
Cuadro N° 11 Costos de prestación de servicios, 2023 - 2024 28
Cuadro N° 12 Gastos de administración, 2023 - 2024 28
Cuadro N° 13 Estado de Resultados Integrales, 2023 - 2024 29
Cuadro N° 14 Estado de Situación Financiera, 2023 - 2024 30
Cuadro N° 15 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 - 2024 30
Cuadro N° 16 Ratios de Liquidez, 2023 - 2024 32
Cuadro N° 17 Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023 - 2024 33
Cuadro N° 18 Ratios de Rentabilidad, 2023 - 2024 33

INFORME DE DESEMPEÑO 2024
CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 4: TRAMO PATIVILCA – SANTA – TRUJILLO Y PUERTO SALAVERRY

I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2024, de la Concesión de la Red Vial N° 4 - Tramo Vial: Pativilca - Santa - Trujillo y Puerto Salaverry (en adelante, Red Vial N° 4). En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

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

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

En el 2024, circularon por la vía concesionada 10,6 millones de vehículos, lo cual representó un incremento de 6,4 % en relación con el año anterior. Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2024, el 47,7 % corresponde a vehículos livianos y el 52,3 % restante a vehículos pesados.

El flujo vehicular por unidad de peaje en el 2024 se concentró principalmente por la unidad de Peaje de Virú que registró el paso de 3,7 millones de vehículos (35,0 % del total), seguida de la estación Vesique con 2,6 millones de vehículos (24,4 %); mientras que la estación de Fortaleza recibió 2,3 millones de vehículos (21,3 %). En el caso de la estación de Huarmey se registraron 2,0 millones de vehículos, los cuales representaron el 19,2 % del tráfico total.

Durante 2024, se ha reconocido USD 18,4 millones por inversión ejecutada, con lo cual, al cierre de dicho año, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 325,6 millones, lo que representa un avance de 70,8 % en la inversión comprometida (USD 460 millones).

Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,8 millones durante el 2024, lo que representó una disminución de 6,3 % con respecto al aporte efectuado el 2023.

El número de accidentes disminuyó en 4,6 %, alcanzando un nivel de 376 en el año 2024. En cuanto al número de personas heridas se puede observar que 537 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito, mientras que 27 personas fallecieron como consecuencia de los accidentes ocurridos en 2024.

En 2024, la recaudación por concepto de peaje alcanzó los S/ 296,4 millones (incluido IGV), lo que representó un incremento de 9,5 % en relación con el año anterior. El 82,1 % del monto del 2024 se debe al pago efectuado por los vehículos pesados, mientras que el 17,9 % a los pagos de vehículos ligeros. Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por peajes y construcción cayeron en 11,0% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 609,5 millones a S/ 542,6 millones, impulsado por los menores ingresos por construcción. Asimismo, los costos totales para el ejercicio 2024 alcanzaron los S/ 360,1 millones, al caer un 18,1% en relación con el ejercicio anterior.

Al cierre del año 2024, se observa que los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 16,3% en términos interanuales, así registró S/ 2 245,5 millones, mientras que en el 2023 registró S/ 1 930,7 millones. En cuanto a la liquidez de la empresa, los ratios

financieros reflejan una política de disponer la totalidad de sus recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. Los ratios de endeudamiento del Concesionario reflejan un ligero incremento en la dependencia respecto al financiamiento con terceros de la empresa en términos de indicadores deuda/patrimonio, endeudamiento del activo e índice de solvencia, en comparación con el año anterior. Finalmente, los ratios de rentabilidad, indican una mejora general en la eficiencia de la empresa. En particular, el margen neto pasó de 12,5% en el 2023 a 17,8% en el 2024.

II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición de la Empresa

1. El 18 de diciembre de 2008, el Estado Peruano, representado por Proinversión, otorgó la Buena Pro de la Concesión de la Red Vial N°4 a AUNOR, empresa de derecho privado constituida en el Perú en febrero de 2009.

2. AUNOR es subsidiaria de Aleatica S.A.U. (antes OHL Concesiones S.A.U.) domiciliada en España, quien al cierre de 2024 posee el 66,885 % de las acciones de su capital social. Otro accionista es la Compañía Española de Financiación del Desarrollo (COFIDES), domiciliada también en España, quien posee el 33,114 % de las acciones. Mientras que, con una participación de 0,0000004%, Aleatica S.A. (PERÚ) es también accionista.

3. Aleatica es una compañía española fundada en el 2018 que actúa como operador puro de infraestructura de transporte en 7 países de Europa y América Latina[1]. En tanto, COFIDES es una sociedad público-privada del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo de España, que gestiona fondos del Estado para fomentar la internacionalización de las empresas españolas y contribuir al desarrollo sostenibles de los países emergentes[2].

II.2. Principales características del contrato de concesión

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

Cuadro N° 1
Datos Generales de la Concesión

Concesionario	Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S.A.C.
Accionistas de la Concesión	Aleatica S.A.U. (España) Aleatica S.A. (Perú) Compañía Española de Financiación del Desarrollo (España)
Modalidad de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Obras adicionales
Inversión comprometida	USD 460,29 millones (incluido IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 325,66 millones (incluido IGV)
Inicio de la Concesión	18 de febrero de 2009
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	4

Fuente: Ficha de contrato de concesión
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

5. La modalidad de la concesión es de tipo autosostenible, lo que significa que la recaudación por las tarifas de peaje en las cuatro estaciones de cobro (Virú, Vesique, Huarmey y Fortaleza) deberán cubrir los costos de inversión, operación y conservación de la vía. El Contrato tiene como finalidad la construcción, mantenimiento y explotación de la Red Vial N° 4 bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*), es decir, la transferencia de las actividades antes mencionadas no supone la transferencia de propiedad de la infraestructura que forma parte de los tramos de la Comisión, la misma que en todo momento mantiene su condición pública.

6. La Concesión comprende la ejecución de un conjunto de obras públicas que formaron parte del factor de competencia en la licitación. Así, el Estado consideró una longitud mínima de 170 kilómetros de construcción, del total de la longitud de la segunda calzada por construir (283,42

1 https://www.aleatica.com/compania/
2 https://www.cofides.es/quienes-somos

km), a partir de la cual los postores realizarían sus ofertas. Dado que los postores ofrecieron construir el total de la vía, se consideró como factor de desempate la construcción de obras adicionales.

7. De este modo, el Concesionario se comprometió a la construcción del total de la segunda calzada entre Pativilca y Trujillo, así como a la ejecución de las siguientes obras de desempate: i) construcción de las vías de evitamiento en Virú, Casma y Huarmey; y, ii) construcción de 8 óvalos, 20 pasos peatonales y 10 pasos superiores (ver cuadro N° 5). Según el Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante, EDI), la inversión referencial para la ejecución de todas las obras comprometidas asciende a aproximadamente USD 286,2 millones.

8. En relación con el régimen tarifario, de acuerdo a la Cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, a partir de la fecha de inicio de la explotación, el Concesionario debe cobrar el peaje vigente (más IGV) en las unidades de peaje existentes. Posteriormente, a partir de la entrega del tramo cruce de la Panamericana Norte con el puerto de Salaverry - Santa de la calzada actual, las tarifas podrán alcanzar un monto equivalente a USD 1,50 (más IGV). Una vez culminadas y aceptadas las obras de la segunda calzada (283,42 km continuos) el Concesionario podrá aplicar un incremento tarifario a USD 2,00 (más IGV) en las unidades de peaje de Fortaleza, Vesique y Virú. Asimismo, según la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión, se prevé un reajuste tarifario, por inflación y tipo de cambio, cada 12 meses de forma ordinaria.

9. De acuerdo con lo establecido en la cláusula 9.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente por concepto de supervisión de obras el 4 % del presupuesto aprobado en el EDI. En caso existan obras adicionales ejecutadas por el Concesionario, se aplicará el 4 % mencionado sobre el valor de las obras adicionales. Asimismo, de acuerdo a la cláusula 15.20, el Concesionario deberá pagar al regulador el aporte por regulación, que asciende al 1 % de los ingresos totales.

Modificaciones contractuales

10. A diciembre del 2024, la concesión Red Vial 4 cuenta con 4 modificaciones contractuales. En el siguiente cuadro se detalla la fecha de suscripción de cada adenda, así como las principales modificaciones efectuadas.

Cuadro N° 2
Modificaciones contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	01 de setiembre de 2015
Principales temas:	(1) Permitir la introducción de modificaciones al Estudio Definitivo de Ingeniería aprobado de la segunda calzada, cuando estas resulten de interferencias con los servicios públicos o privados (Se observó la existencia de fibra óptica en los terrenos entregados), y sitios arqueológicos intangibles. (2) Establece la posibilidad de que el Concesionario pueda ejecutar los rescates arqueológicos dentro del Derecho de Vía solicitados por el Ministerio de Cultura, con cargo a los recursos del Concedente, bajo concepto de interferencias. (3) Incorporar modificaciones al procedimiento de Arbitraje. (4) Modificar el mecanismo de activación del incremento de la tarifa establecida en el literal d) de la cláusula 9.8, con la finalidad que estos se den cuando se construyan las Segundas Calzadas entre peaje y peaje, sin considerar las vías de Evitamiento.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	22 de julio de 2016
Principales temas:	(1) Establecer un procedimiento por medio del cual el Concesionario ejecute la Obra Vial Nueva No Ofertada (Vía de Evitamiento Chimbote). (2) Precisar las condiciones para el incremento y ajuste de la Tarifa en las unidades de peaje. (3) Corregir un error material en la fórmula para el cálculo de los Niveles de Servicio Globales de un Sub Tramo.
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	03 de abril de 2017
Principales temas:	(1) Se incluyó la definición de Conservación de Emergencia. (2) Encargar la elaboración de Estudios Definitivos de ingeniería e Instrumento de Gestión Ambiental al Concesionario. (3) Inclusión de la cláusula 7.15 del Contrato de Concesión, a fin de posibilitar la ejecución de las

	labores de mantenimiento de la calzada actual, hasta antes de la entrega al Concesionario de las obras de puesta a punto.
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	28 de octubre de 2019
Principales temas:	(1) Modificar y precisar las Cláusulas 1.14.1,14.2, referidas a los Acreedores permitidos y caducidad del Contrato; modificar el Anexo-II, e incluir el Anexo II B del Contrato de Concesión. (2) Modificar y precisar la Cláusula 1.14.42, referida a la inclusión de las Obras de Desempate y de la Obra Vial Nueva No Ofertada dentro la definición del Estudio definitivo de Ingeniería. (3) Modificar y precisar las Cláusulas referidas al Término por Mutuo Acuerdo (16.3), Valor contable Neto del intangible (16.14 y 16.16), Valorización por Caducidad (16.19). (4) Modificar y precisar la Cláusula 1.14.42, referida a el Procedimiento para la Subsanación en caso de incumplimiento del Concesionario.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

II.3. Área de Influencia

11. La Red Vial N° 4 conecta las ciudades de Pativilca, Huarmey, Casma, Chimbote, Chao, Salaverry y Trujillo, comunicando las provincias de Lima, Ancash y La Libertad. Forma parte integral de la Panamericana Norte con una extensión de 356 Km y se interconecta con la concesión de la Red Vial N° 5 en su extremo sur. Por el norte, la autopista llega hasta la ciudad de Trujillo, por el sur hasta Pativilca en Lima, por el oeste llega hasta el Puerto de Salaverry y por el este hasta Caraz en el Callejón de Huaylas.

12. La zona de influencia de la concesión posee una actividad agrícola y minera importante y por su cercanía con Lima Metropolitana, esta se encuentra dentro de su zona de abastecimiento, además de conectar los puertos de Salaverry y Chimbote.

Gráfico N° 1
Mapa de la Red Vial N° 4

Fuente: Memoria Institucional de OSITRAN
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

II.4. Infraestructura y equipamiento

13. La Red Vial N° 4 tiene una longitud de 356 kilómetros que forman parte de la Carretera Panamericana Norte, encontrándose dividida en tres tramos (ver cuadro N°3).

14. A lo largo de la vía operan 4 estaciones de peaje[3], las cuales cuentan con servicios higiénicos. Asimismo, el concesionario cuenta con una Central de Atención de Emergencias que permite dar asistencia las 24 horas del día todo el año a los usuarios de la vía, en caso requieran servicio de auxilio vial, ambulancias o grúas.

Cuadro N° 3
Tramos viales de la Red Vial N° 4

Ruta	Tramo	Sub-tramo	Inicio	Fin	Longitud (Km)
R 1N	Pativilca - Santa	Pativilca - Huarmey	206,7	292,2	85,50
		Huarmey - Casma	292,2	381,82	89,62
		Casma - Chimbote	381,82	416,1	34,28
		Chimbote - Santa	416,1	448,64	32,54
R 1N	Santa - Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry	Santa - Chao	448,64	512,8	64,19
		Chao - Virú	512,8	528,25	15,42
		Virú - Cruce Pan. Norte con Puerto Salaverry	528,25	557,01	28,76
R 10	Pto. Salaverry - Empalme R01N	Salaverry - Empalme R01N	0	5,9	5,90
Longitud Total					**356,21**

Fuente: Contrato de concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRAN

15. Como parte de su equipamiento, AUNOR cuenta con 35 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a cada 10 kilómetros de la vía. Dichos postes están equipados con tecnología celular y se encuentran controlados directamente por la central de emergencia, tienen como objetivo que los mismos los usuarios puedan utilizarlos para reportar incidentes o solicitar ayuda en caso de emergencias.

16. Para atender situaciones en las que los usuarios se queden varados en la vía concesionada, el Concesionario tiene a disposición grúas para vehículos pesados y livianos, así como ambulancias para la atención de usuarios. Las mismas permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día, a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito. Finalmente, otro equipamiento relevante con el que cuenta el Concesionario, son las estaciones de pesaje, dos de las cuales son fijas y una es móvil.

II.5. Hechos de importancia

17. En el año 2024, Aunor ha tomado la decisión de abandonar el uso del asfalto convencional y, en su lugar, emplear asfaltos modificados a través de la incorporación de polímeros SBS (elastómeros o plásticos termoplásticos sintéticos). Esta innovación no solo mejora el rendimiento de las superficies viales, sino que también reduce la necesidad de mantenimiento constante. Se calcula que el uso de esta tecnología podría incrementar la vida útil del pavimento en hasta un 50 %, lo que representa una mejora considerable en términos de costos a largo plazo y en la sostenibilidad de las infraestructuras viales[4].

18. Desde el 1 julio de 2024, se habilitó el pago de peajes mediante tarjetas de débito y crédito, mediante el sistema de pago *Izipay*. Esta forma de pago se habilitó para las cuatro estaciones de peajes de la Red Vial 4 y cubre los dos sentidos de circulación, permitiendo así pagos más ágiles a los usuarios.[5]

---

3 Las estaciones de peaje de Huarmey, Fortaleza, Vesique y Virú, las cuales empezaron a operar en junio de 2013, enero de 2016, octubre de 2016 y octubre de 2016, respectivamente

4 Fuente: Nota de prensa – Aunor: https://www.aunor.pe/aunor-asfaltos-modificados/

5 Fuente: Nota de prensa – Aunor: https://www.aunor.pe/desde-este-lunes-el-pago-de-peajes-en-el-tramo-pativilca-santa-salaverry-podran-hacerse-con-tarjeta-de-credito-o-debito/

19. En 2024, Aunor entregó más de 12 mil toneladas de asfalto reutilizable a municipalidades en Áncash y La Libertad, provenientes de proyectos como la Vía de Evitamiento Chimbote y el puente Sechín. Este material se empleará para mejorar accesos y calles en áreas cercanas, como en Guadalupito y Cambio Puente. La reutilización de asfalto busca reducir el impacto ambiental y contribuir al desarrollo sostenible de las comunidades[6].

III. OFERTA DE SERVICIOS EN LA INFRAESTRUCTURA

20. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfirió a Autopista del Norte la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros, niveles, capacidad y otros asociados a la inversión, así como con estándares e índices de serviciabilidad propios de la explotación de los tramos.

21. Asimismo, como parte de las obligaciones del Concesionario se incluye la administración de las tres unidades de peaje existentes a la firma de la Concesión y la nueva unidad de peaje concluida en febrero de 2011.

- Estación de peaje de Virú (km 525+000)
- Estación de Vesique (km 419)
- Estación de Huarmey (km 291+800)
- Estación de Fortaleza (km 220+280)

22. No obstante lo anterior, en enero de 2017, la alcaldesa del Santa solicitó al MTC reubicar el peaje de Vesique y suspender el incremento tarifario de USD 0,50 para dicha unidad de Peaje hasta su reubicación. Es así como se instaló la Unidad de Peaje a la altura del Km 402+760 de la Carretera Panamericana Norte, cuyo cobro comenzó el 19 de abril de 2018. En ese sentido, actualmente, existen cuatro (4) estaciones de Peaje: Fortaleza, Huarmey, 402+760 y Virú.

23. El Contrato de Concesión establece que AUNOR tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:

- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia.
- Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
- Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima, no debiendo exceder de 100 km.
- Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control.

24. El servicio obligatorio por el que se le permitirá cobrar serán los servicios higiénicos ubicados en las unidades de peaje. Si el servicio de traslado de un vehículo excediera los 100 km, el Concesionario está facultado a cobrar por el servicio de traslado que exceda la distancia en la que servicio es gratuito.

25. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una previa aprobación por parte del regulador.

6 Fuente: Nota de prensa – Aunor: https://www.aunor.pe/aunor-entrega-12000-ton-de-asfalto-reutilizable/

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

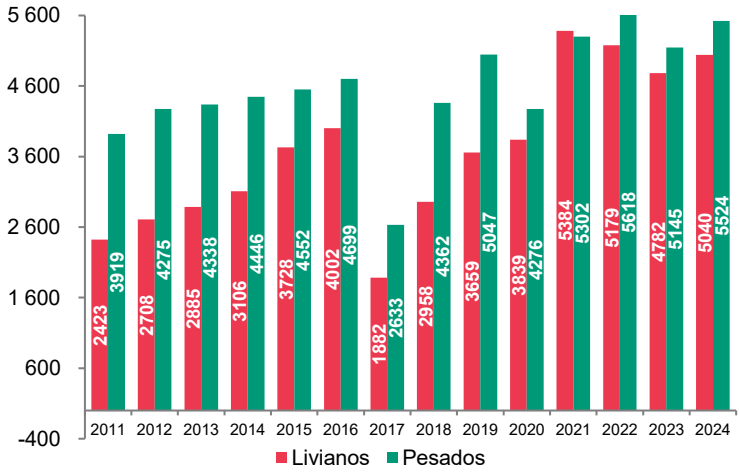
IV.1. Evolución del tráfico

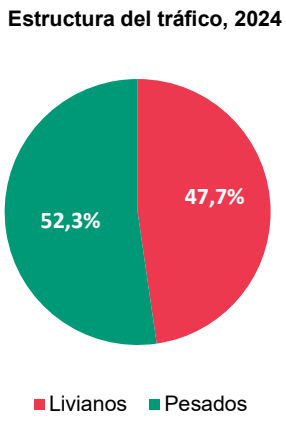
A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán[7].

Tráfico en unidades vehiculares

Durante el 2024, el total de vehículos que transitaron por la infraestructura vial concesionada se incrementó a 10,6 millones, lo cual representó un incremento del 6,4 % respecto del año 2023. Dicha disminución responde al mayor flujo de tráfico de vehículos pesados (7,4 %) y en tráfico en los vehículos ligeros (5,4 %).

Gráfico N° 2
Evolución del tráfico, 2011 – 2024
(Miles de vehículos)



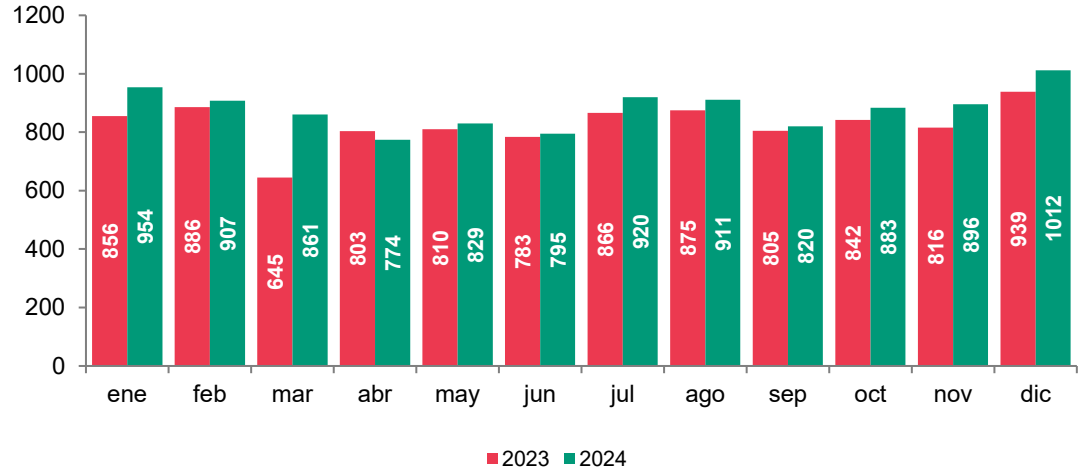


Fuente: Autopista del Norte - AUNOR
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos y Regulación del Ositrán

26. En el Gráfico N° 3, se observa la evolución mensual del tráfico total durante 2024 en comparación con el 2023. Como se aprecia, en 2024 se presentó una expansión del tráfico en comparación con el año anterior. Particularmente, en los meses de enero (11,5 %) y marzo (33,5 %) se registraron los mayores incrementos del tráfico con relación a los mismos meses del año anterior. Solo en el mes de abril se registró una disminución del tráfico con respecto al registrado en el año 2023 (-3,6 %).

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

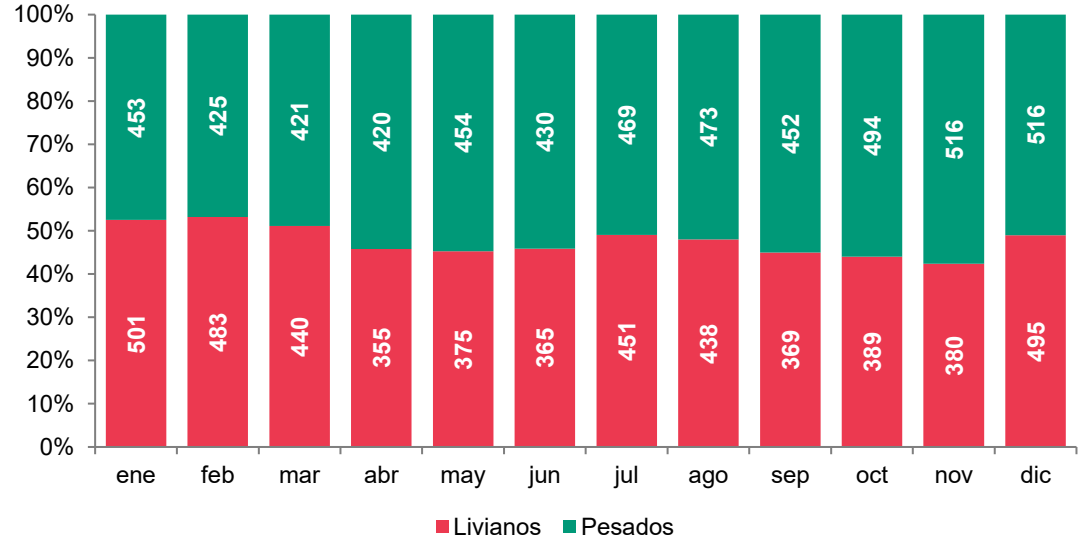
Gráfico N° 3
Evolución del tráfico mensual, años 2023-2024
(Miles de vehículos)



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

27. Del total de vehículos contabilizados en 2024 (10,6 millones), el 47,7 % correspondió a vehículos livianos y el 52,3 % restante a vehículos pesados. La superioridad del número de vehículos ligeros se puede observar únicamente en los meses de enero, febrero y marzo de 2024.

Gráfico N° 4
Tráfico mensual por tipo de vehículo, 2024
(Miles de vehículos)



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

28. Por otro lado, con relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje durante 2024, se puede observar que por la estación de Virú transitaron la mayor cantidad de vehículos, con 3,7 millones de vehículos (35 % del total), seguida por la estación Vesique con 2,6 millones de vehículos (24,4 %); mientras que la estación de Fortaleza registró 2,3 millones de vehículos (21,3 %). Por último, la estación de Huarmey registró el paso de 2,0 millones de vehículos, correspondientes al 19,2 % del tráfico total.

29. En relación a la variación del tráfico por unidad de peaje, las 4 estaciones registraron una expansión importante del tráfico, siendo la de Vesique la de mayor incremento (8,7 %) respecto a lo registrado en el 2023.

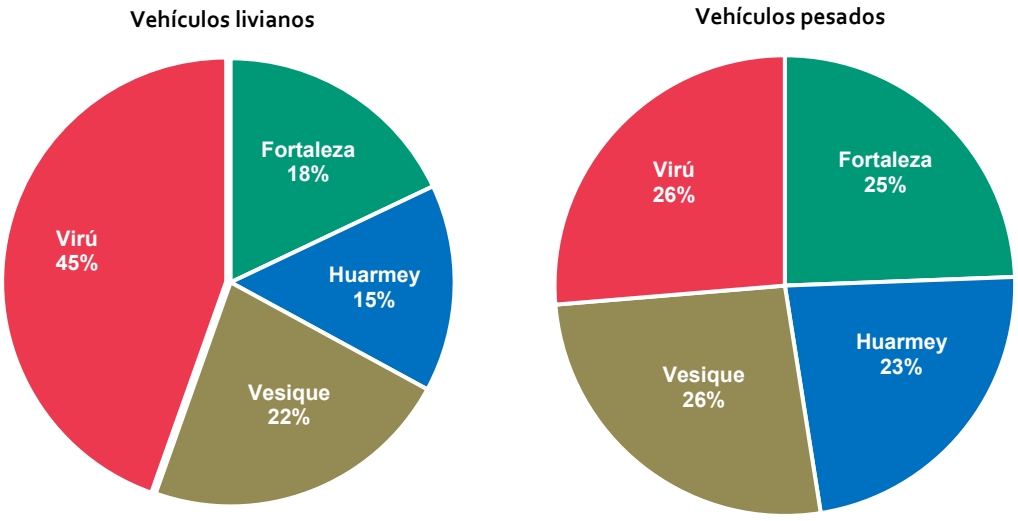
Cuadro N° 4
Variación del tráfico por tipo de vehículos, 2023-2024
(Miles de vehículos)

Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2023	2024	Flujo	Var. %
Livianos	Fortaleza	837	905	68	8,1 %
	Huarmey	710	755	46	6,4 %
	Vesique	1055	1134	79	7,5 %
	Virú	2181	2247	66	3,0 %
Pesados	Fortaleza	1270	1348	78	6,1 %
	Huarmey	1166	1276	110	9,5 %
	Vesique	1317	1446	129	9,8 %
	Virú	1391	1454	62	4,5 %
Total	Fortaleza	2107	2253	145	6,9 %
	Huarmey	1875	2031	156	8,3 %
	Vesique	2372	2580	207	8,7 %
	Virú	3572	3700	128	3,6 %

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

30. Es preciso acotar que en el 2024 del total de tráfico de vehículos pesados que circularon por la vía, la mayoría de ellos transitó por la estación de Virú con el 26,3 % (1,45 millones) seguido por Vesique con el 26,2 % (1,45 millones) y Fortaleza con 24,4 % (1,35 millones), Por otro lado, respecto del total de vehículos livianos, también la estación de Virú fue la que concentró la mayor cantidad de los mismos con el 44,6% (2,25 millones) seguido por la estación de Vesique con 22,5% (1,13 millones).

Gráfico N° 5
Tráfico por tipo de vehículos y estación de peaje, 2024
(Porcentaje)



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

Trafico en ejes cobrables

31. En relación al tráfico de vehículos pesados[8], en 2024 se contabilizó un total de 23,2 millones de ejes cobrables en las estaciones de peaje, lo que representó un incremento de 7,6 % en relación a lo registrado en el 2023 (21,5 millones de ejes cobrables).

32. Con respecto al tráfico de vehículos pesados según ejes cobrables, en 2024 se registró una mayor afluencia de aquellos con 6 y 3 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (12,4 millones de ejes)[9]. De las 4 estaciones de peaje que posee la vía, la estación de Virú presentó mayor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 5,8 millones de ejes, siendo el tráfico caracterizado por vehículos con 6 ejes cobrables. Por otra parte, la estación de Huarmey presentó el menor tráfico de vehículos pesados por ejes cobrables con 5,6 millones de ejes.

Cuadro N° 5
Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2024
(Unidades vehiculares y ejes cobrables)

Unidad de peaje	Número de ejes cobrables							Total
	Ligeros	2	3	4	5	6	7 a más	
Unidades vehiculares								
Fortaleza	904 691	194 743	388 321	98 318	113 191	542 950	10 397	**1 347 920**
Huarmey	755 044	165 167	373 070	95 610	109 215	522 597	10 538	**1 276 197**
Vesique	1 133 920	305 895	389 743	102 204	110 506	526 988	10 526	**1 445 862**
Virú	2 246 572	360 549	402 478	99 537	113 292	470 558	7381	**1 453 795**
Ejes cobrables								
Fortaleza	904 691	389 486	1 164 963	393 272	565 955	3 257 700	74 283	**5 845 659**
Huarmey	755 044	330 334	1 119 210	382 440	546 075	3 135 582	75 582	**5 589 223**
Vesique	1 133 920	611 790	1 169 229	408 816	552 530	3 161 928	75 480	**5 979 773**
Virú	2 246 572	721 098	1 207 434	398 148	566 460	2 823 348	53 224	**5 769 712**

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

IV.2. Servicios complementarios

33. El Contrato de Concesión establece que AUNOR tiene la obligación de brindar a sus usuarios, de manera gratuita, los siguientes servicios:

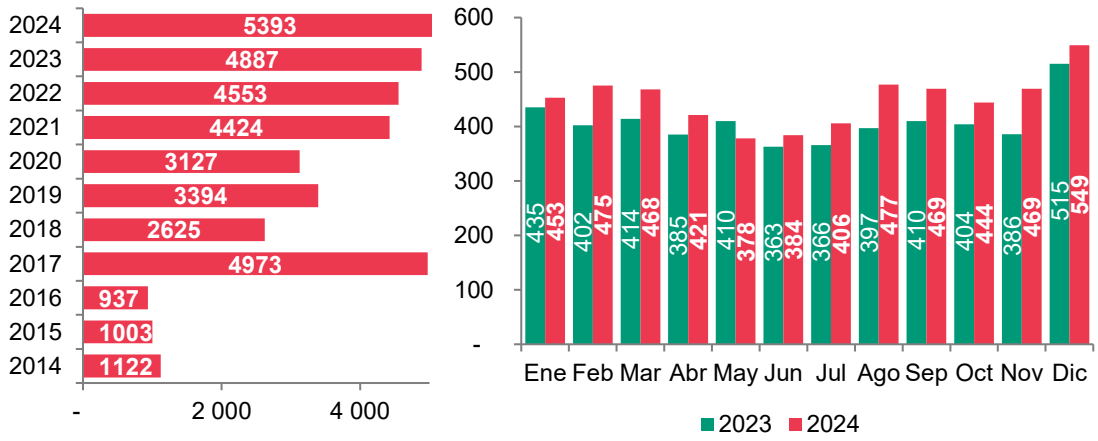
- Servicio de Central de Emergencia, que funcionará durante las 24 horas.
- Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia, ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros del siguiente. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas exclusivamente a la central de emergencia.
- Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
- Servicio de traslado de vehículos que hubieran resultado averiados en la vía, hasta la estación de servicio más próxima.

8 Debe tenerse en cuenta que el tráfico de vehículos pesados involucra unidades de transporte con más de un eje.
9 Son los vehículos denominados “Camión semiremolque” que transportan productos agroindustriales, containers y lácteos.

34. Así, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales relacionadas con la atención a los usuarios de la vía concesionada, el Concesionario proporcionó el Servicio de Atención de Emergencias el cual brinda asistencia telefónica a los usuarios que atraviesen situaciones de emergencia durante su viaje por la carretera.

35. De este modo, durante el 2024 se registraron en total 5393 llamadas efectuadas con la finalidad de reportar situaciones de emergencia, lo cual significó un nivel superior de 10,4 % en relación con el año anterior, en línea con la expansión del tráfico. Como se aprecia en el gráfico, los meses en los que se presentaron la mayor cantidad de llamadas de emergencia durante el 2024 fueron febrero, agosto y diciembre.

Gráfico N° 6
Llamadas a la Central de Emergencias, 2014-2024



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

36. Además, como se muestra en el Cuadro N° 6, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio vial (90,3 %); mientras que las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 7,0 %. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos (97,7 %), mientras que sólo el 2,4 % lo hizo a través de los postes SOS.

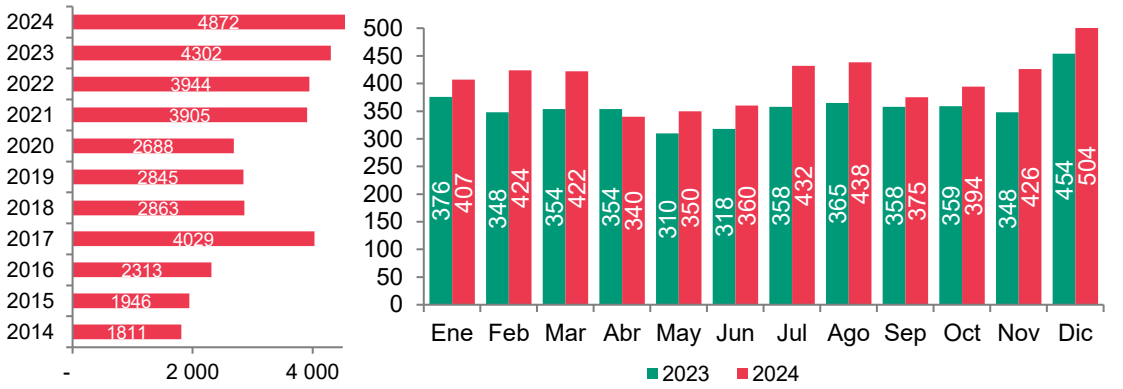
Cuadro N° 6
Motivo de llamada de emergencia, 2024
(Número de llamadas)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Celular	Postes SOS	Otros	
Auxilio Vial	64	4808	4752	120	0	4872
Accidente de Tránsito	15	361	370	6	0	376
Auxilio Médico	0	145	145	0	0	145
	79	5314	5267	126	0	5393

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

37. Como consecuencia de las situaciones de emergencia reportadas durante 2024, el Concesionario proporcionó un total de 4872 servicios de atención de asistencia mecánica a lo largo del año, lo cual representó un aumento de 13,2 % en relación al año anterior. En diciembre de 2024 se registró el mayor uso de este servicio con 504 atenciones. Cabe indicar que para proporcionar dicho servicio el Concesionario cuenta con grúas pesadas y livianas, que le permiten el traslado de los vehículos que así lo requieran, además del servicio de patrullaje móvil para el auxilio del usuario a lo largo de toda la vía.

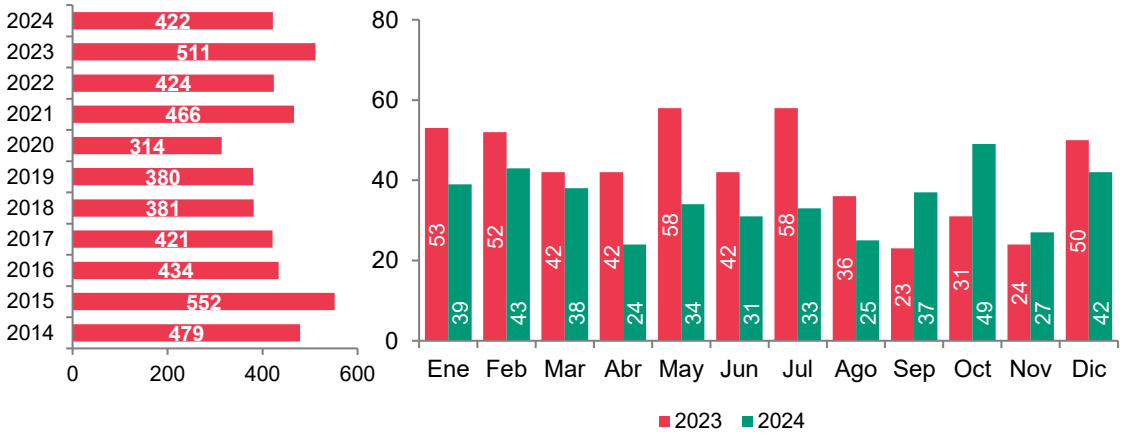
Gráfico N° 7
Asistencias mecánicas, 2014-2024



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

38. Adicionalmente, durante 2024, AUNOR atendió un total de 422 emergencias relacionadas con atenciones médicas, cifra inferior en 17,4 % en relación al año anterior (511). Los meses de enero, febrero, octubre y diciembre son los que registraron el mayor número de atenciones médicas proporcionadas por el Concesionario, con 39, 43, 49 y 42 asistencias médicas, respectivamente. Para este tipo de eventos, AUNOR cuenta con una ambulancia equipada para proporcionar el servicio de asistencia de salud para los usuarios de la ruta en situaciones de emergencia.

Gráfico N° 8
Asistencias médicas



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

V. RÉGIMEN TARIFARIO

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

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

(ii) En las demás unidades de peaje correspondientes a la calzada actual, el Concesionario podrá establecer una tarifa de peaje igual a USD 1,50 (más IGV) cuando se produzca la entrega del Tramo Santa – Pativilca.

(iii) A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación total o parcial de las Obras ejecutadas por el Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo recibido, un peaje igual a USD 2,00 (más IGV). La tarifa antes mencionada se activará, para el caso del primer peaje, sólo cuando se produzca la aceptación de al menos 60 km de obras ejecutadas por el Concesionario; mientras que para los peajes siguientes cuando se haya aceptado las obras hasta el peaje correspondiente.

(iv) A partir del mes calendario siguiente a la aceptación de la totalidad de la Obras de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario (283,42 km continuos), éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, una tarifa de USD 2,00 (sin IGV).

Cabe mencionar que, todas las tarifas serán cobradas en Soles, para lo cual se utilizará el tipo de cambio vigente en la fecha de aceptación de las Obras ejecutadas por el Concesionario. Con cada aceptación de obras se ajustará el tipo de cambio correspondiente a la fecha de la última entrega, a fin de que se utilice el mismo tipo de cambio en todas las unidades de peaje.

40. La cláusula 9.9 del Contrato de Concesión prevé un reajuste tarifario, por inflación y tipo de cambio, cada 12 meses de forma ordinaria, según el siguiente método de ajuste[10]:

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

Donde:

Peaje: Es el monto a cobrar en Soles, sin incluir el IGV.
Periodo i: Es el mes anterior al que se realiza el ajuste tarifario.
Periodo 0: (Usualmente) es el mes de entrega de las Obras.
CPI: Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América.
TC: Promedio del Tipo de Cambio promedio ponderado de Compra y de Venta, publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP (SBS).
IPC: Es el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana, publicado por el INEI.

41. Conforme a lo previsto en la cláusula 9.8 del Contrato de Concesión, en el 2024 se efectuó el reajuste ordinario anual de las tarifas que corresponde aplicar en las estaciones de peaje que forman parte de la Concesión de la Red Vial N° 4. La fórmula de reajuste tarifario incorpora un componente de inflación (IPC de Lima metropolitana y CPI de Estados Unidos de Norteamérica) y un componente de tipo de cambio.

42. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas (Peaje + IGV) vigentes en el 2024:

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

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

	Unidad de Peaje	Livianos	Pesados					
			2 Ejes	3 Ejes	4 Ejes	5 Ejes	6 Ejes	7 Ejes
31 de enero de 2024	Virú	10,70	21,40	32,10	42,80	53,50	64,20	74,90
	Huarmey	10,40	20,70	31,00	41,30	51,60	62,00	72,30
	Fortaleza	10,60	21,10	31,60	42,10	52,60	63,10	73,60
	Vesique	10,70	21,40	32,10	42,80	53,50	64,20	74,90

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

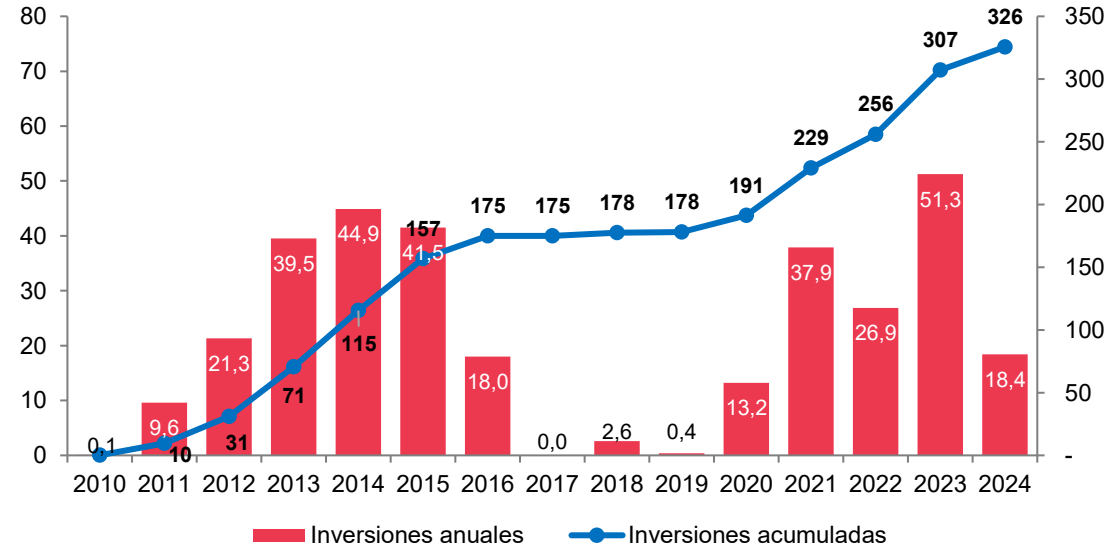
43. Conforme a la cláusula 9.9 del Contrato de Concesión, las tarifas diferenciadas, es decir, las tarifas especiales otorgadas a ciertos vehículos por el MTC son actualizadas manteniendo siempre la proporcionalidad con la relación a las tarifas. Es responsabilidad del Concedente entregar al Concesionario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

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

44. La principal obra contemplada en el Contrato de Concesión es la construcción de la segunda calzada desde Pativilca (Lima) hasta el desvío Salaverry (La Libertad), con una extensión total de 283,42 km. La inversión total estimada para dicha obra asciende a USD 190 millones (incluido IGV), conforme a lo establecido en el EDI, Por su parte, la inversión referencial para el resto de obras de desempate (3 vías de evitamiento, 8 óvalos, 10 pasos a desnivel y 20 puentes peatonales) es de aproximadamente USD 96 millones. De este modo, para la ejecución de todas las obras antes señaladas, AUNOR se comprometió a efectuar un total de inversiones que asciende a USD 286,2 millones.

Gráfico N° 9
Evolución de inversiones reconocidas
(Millones de USD, con IGV)



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

45. Durante 2024, se ha reconocido USD 18,4 millones por inversión ejecutada, con lo cual, al cierre de dicho año, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión alcanzó los USD 325,7 millones, lo que representa un avance de 70,8 % en la inversión comprometida (USD 460,3 millones).

46. Mediante la adenda N° 2 al Contrato de Concesión, suscrita el 22 de julio de 2016 se encargó al Concesionario la construcción de la Vía de Evitamiento Chimbote, la cual presenta una longitud total de 39.7 kilómetros, ubicado referencialmente entre los Kilómetros 415.3 y Kilómetro 453.7 de la Panamericana Norte. El plazo de la obra fue de 18 meses, iniciando el 28 de febrero de 2021, culminando su ejecución en agosto de 2024.

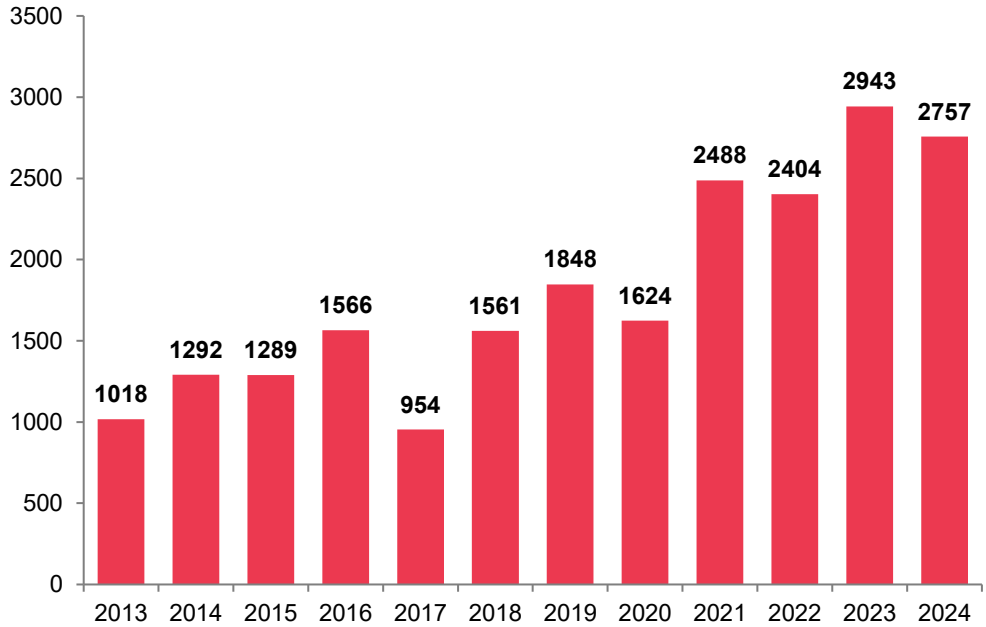
47. Por su parte, se culminó en agosto de 2024 con la ejecución de la Obra Vial No Ofertada Vía de Evitamiento Chimbote que comprende 39.8 kilómetros de vía asfaltada en doble calzada. Además, en octubre de 2024 se culminó con la ejecución de la Primer Fase de la Unidad de Peaje Santa, ambas obras se ejecutaron en el marco de la Adenda N° 2 al Contrato de Concesión. A diciembre de 2024 estuvo pendiente el proceso de aceptación de ambas obras según la cláusula 6.20 del contrato de concesión.

VI.2. Pagos al Estado

48. De acuerdo a la cláusula 15.20 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Regulador el aporte por regulación establecido en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y 10 de la Ley N° 27332, que asciende al 1 % de los ingresos totales. Dicho monto será destinado a cubrir los gastos que genere la supervisión de la conservación vial y explotación de la concesión.

49. En el 2024 el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 2,8 millones, cifra que representó una caída de 6,3 % en relación al nivel transferido a favor del Ositrán durante el año anterior.

Gráfico N° 10
Aporte por Regulación, 2013 – 2024
(Miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

50. Cabe mencionar que, en 2024, el Ositran aplicó una penalidad al Concesionario por un monto total de S/ 742 (USD 200), basada en la Cláusula 8.5.1 y el Numeral 3.7 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, debido a la presentación extemporánea del Informe Mensual de Conservación correspondiente al mes de septiembre de 2023.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

51. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Regulador realizará evaluaciones semestrales con el objetivo de determinar el nivel de servicio global prestado por el Concesionario durante el semestre en curso para los diferentes tramos de la Concesión. Dicho indicador global de cumplimiento se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.

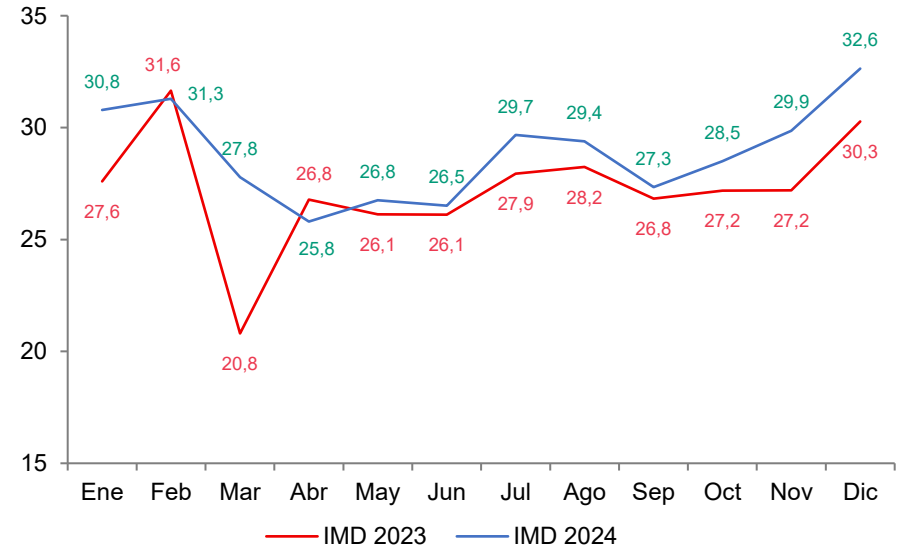
52. Durante 2024, conforme a la evaluación realizada por el Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, AUNOR alcanzó un nivel de cumplimiento de 96 %[11].

53. Por su parte, conforme a lo establecido en el numeral 4,20 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión, coincidentemente con la evaluación semestral correspondiente al décimo primer mes de cada año de la Concesión, o cada vez que se considere que ha habido cambios sustanciales en la rugosidad, el Regulador efectuará una evaluación de la misma. El valor máximo de la rugosidad media deslizante no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5, medido con el IRI (índice de Rugosidad Internacional). La última medición del IRI mostró que la rugosidad era de 1,18, cuyo valor está muy por debajo del nivel máximo establecido en el Contrato de Concesión.

VII.2. Indicador de tráfico

54. La Intensidad Media Diaria (IMD)[12] es el indicador de tráfico calculado, el cual se basa en información que provee el concesionario. El indicador de IMD está referido al tránsito diario promedio por las vías.

Gráfico N° 11
Intensidad Media Diaria (IMD), 2023 - 2024
(Miles de unidades vehiculares)



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

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

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

55. En el gráfico anterior se muestra la evolución mensual del IMD durante 2023 y 2024. Se aprecia que el tráfico promedio en el 2024 está por encima respecto de 2023. Solo en los meses de febrero y abril se ve que está por encima de lo registrado en el 2023. Durante 2024, el IMD promedio se ubicó en 28 860 lo que representó un incremento de 6,0 % respecto al nivel promedio registrado en 2023 (27 228).

VII.3. Accidentes

56. Como se observa en el Cuadro N° 8, durante el 2024, el número de accidentes en la vía concesionada disminuyó en 4,6 % con respecto al año anterior, pasando de 394 a 376 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos disminuyó un 13,0%, asimismo las víctimas mortales disminuyeron en 47,1 %, en relación con lo registrado en 2023.

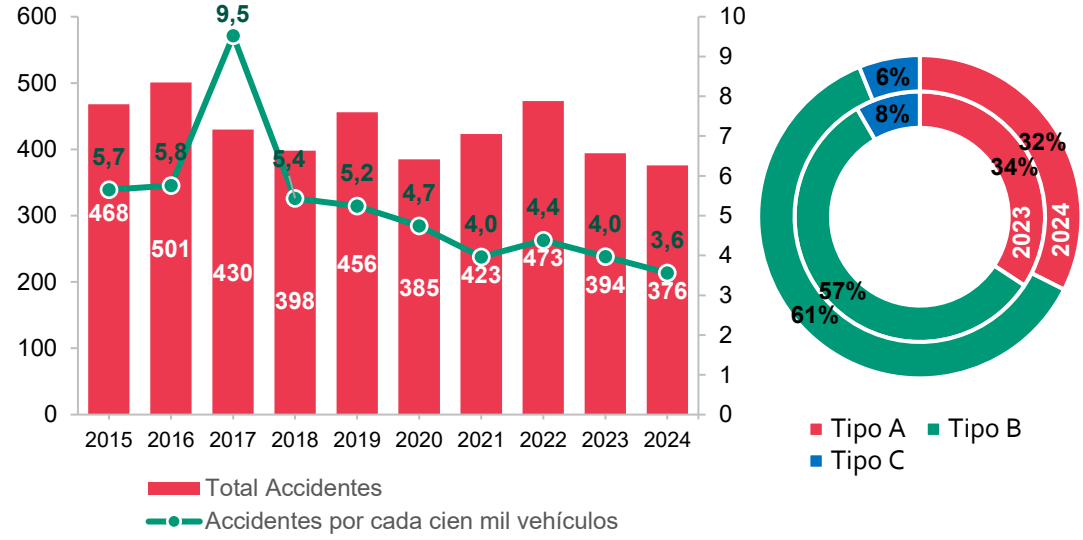
Cuadro N° 8
Accidentes por tipo y consecuencia, 2014 – 2024
(Número de Accidentes)

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

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

57. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2024 fue de 3,6, cifra inferior en 10,3 % respecto al año anterior en el que dicho ratio alcanzó el valor de 4,0, lo que evidencia un menor número de accidentes, independientemente del volumen del tráfico. Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 23 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 6 %), mientras que 231 reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 61 %).

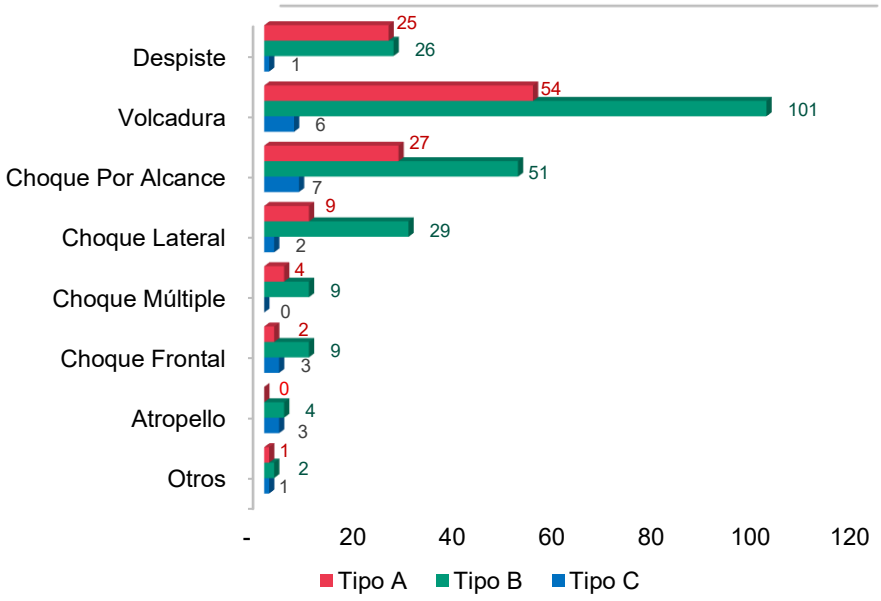
Gráfico N° 12
Número de accidentes 2023-2024



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales,
Tipo B: Accidentes con personas heridas,
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas,
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán,
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos y Regulación del Ositrán

58. El Gráfico siguiente muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Como puede apreciarse el principal tipo de accidente ocurrido en la vía corresponde a volcadura de vehículos con 161 eventos que representan el 42,8 % del total de accidentes, seguido por el choque por alcance con 85 eventos que representan 22,6 %.

Gráfico N° 13
Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024



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

59. Asimismo, se registraron 27 fallecidos, de los cuales el 30 % (8) fueron a causa de choques por alcance y el 26 % (7) a causa de volcaduras.

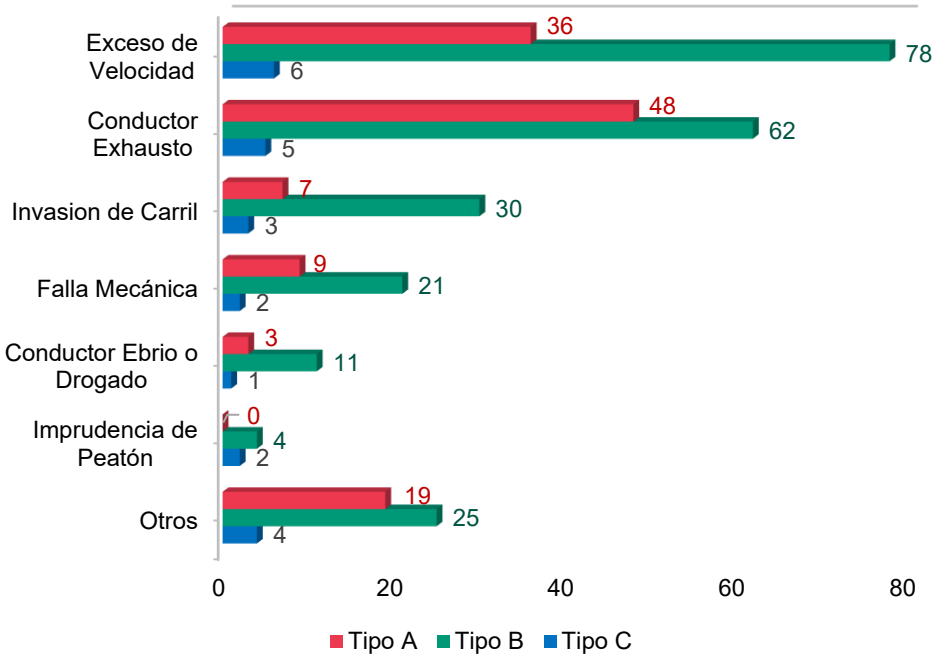
Cuadro N° 9
Personas heridas o fallecidas por tipo de accidente, 2024
(Número de personas y porcentaje)

Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Despiste	40	7 %	1	4 %
Choque Por Alcance	163	30 %	8	30 %
Volcadura	226	42 %	7	26 %
Choque Múltiple	11	2 %	0	0 %
Choque Lateral	58	11 %	2	7 %
Choque Frontal	27	5 %	4	15 %
Atropello	4	1 %	3	11 %
Incendio	0	0 %	0	0 %
Otros	8	1 %	2	7 %
Total	**537**	**100 %**	**27**	**100 %**

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

60. En el gráfico siguiente se muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, clasificados según tipo de consecuencia, y según la causa probable de los mismos. Así, se aprecia que la causa más común corresponde al exceso de velocidad con 120 eventos que concentran el 31,9 % del total de accidentes, seguido por el cansancio del conductor con 115 accidentes (30,6 %) e invasiones de carril con 40 accidentes (10,6 %).

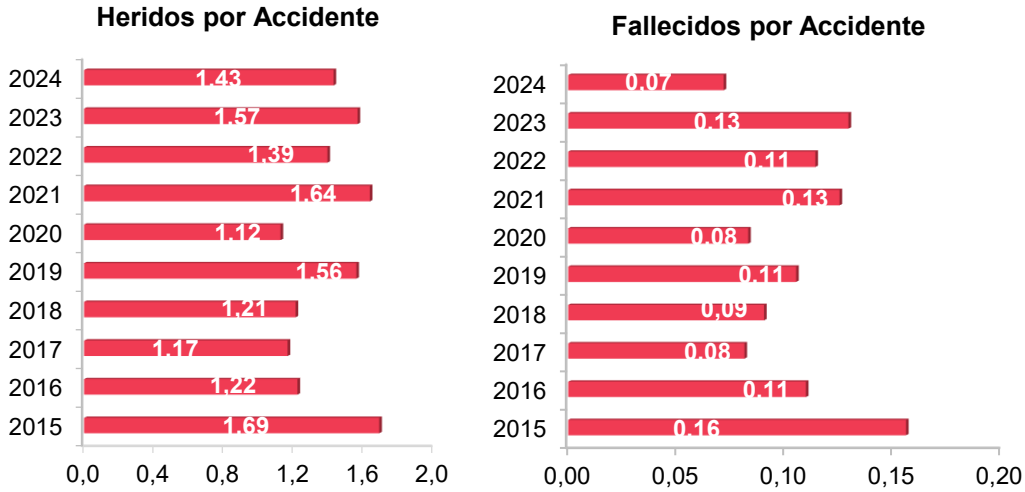
Gráfico N° 14
Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2024
(en número)



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales,
Tipo B: Accidentes con personas heridas,
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas,
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán,
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos y Regulación del Ositrán,

61. En cuanto a los indicadores de accidentes según consecuencia, en el gráfico siguiente se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes ha disminuido de 1,57 heridos por cada accidente en el 2023 a 1,43 heridos por cada accidente en el 2024. Del mismo modo se aprecia que la cantidad de fallecidos por accidente cayó en el 2024, pasando de 0,13 fallecidos por accidente en el 2023 a 0,07 fallecidos por accidente en el 2024.

Gráfico N° 15
Indicadores de accidentes, 2015 - 2024

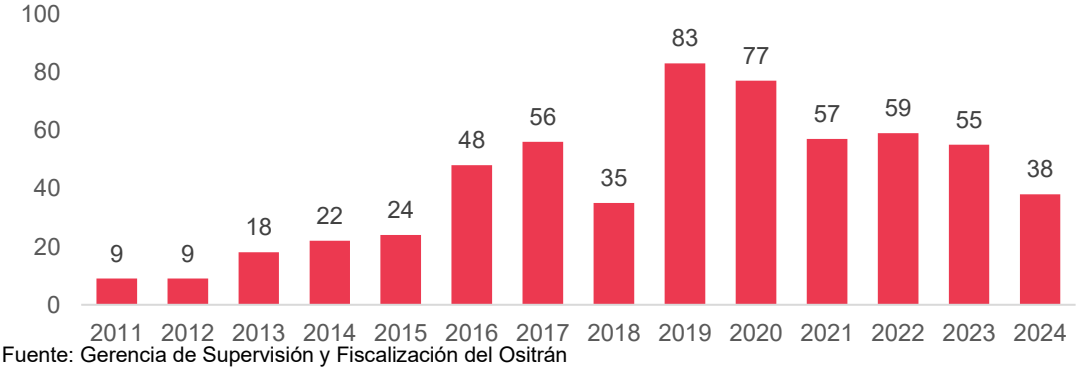


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Estudios Económicos y Regulación del Ositrán.

VII.4. Reclamos, sanciones y penalidades

62. Durante el año 2024, se presentaron en total 38 reclamos en relación a los servicios prestados en la infraestructura vial concesionada a AUNOR, lo que representó una cifra inferior en 30,9 % en relación al número de reclamos presentados el año anterior. La mayor parte de los reclamos presentados en 2024, estuvieron relacionados a Calidad y oportuna prestación del servicio (73,7 % del total de reclamos). En menor medida, se presentaron reclamos relacionados a Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios representando el 13,2 % del total de reclamos presentados.

Gráfico N° 16
Reclamos presentados por los usuarios 2011 - 2024



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

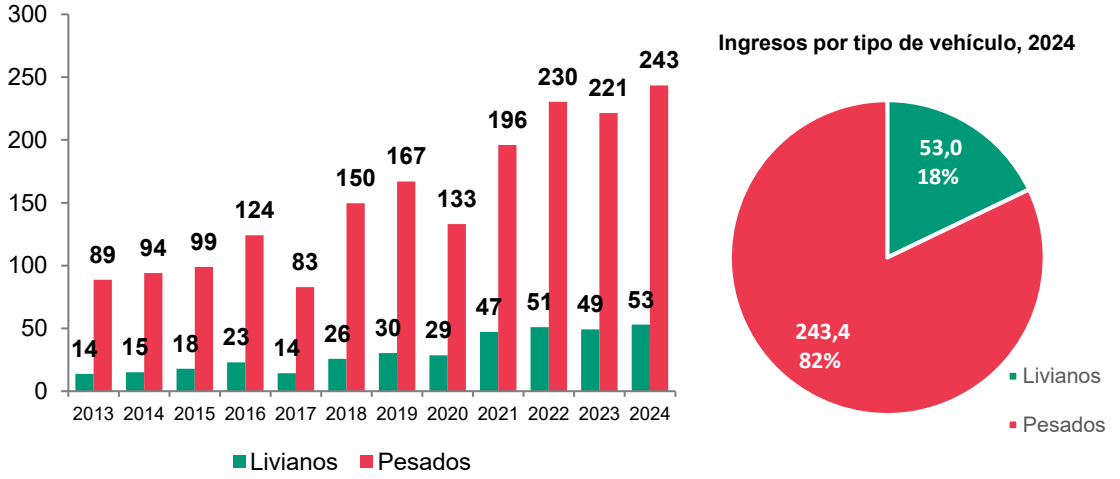
63. Cabe indicar que durante el ejercicio 2024 no se aplicaron sanciones al concesionario. Sin embargo, se aplicó una penalidad por el incumplimiento referido a la presentación extemporáneamente del Informe Mensual de Conservación setiembre de 2023 (Cláusula 8.5.1 y el Numeral 3.7 de la Sección 1 del Anexo I del Contrato de Concesión), por un monto de USD 200.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

64. En el 2024, la recaudación por cobro de peajes ascendió a S/ 296,4 millones, cifra que representó un incremento de 9,5 % en relación con la recaudación registrada en 2023.

65. Por su parte, como se aprecia en el siguiente gráfico, los ingresos por recaudación de peaje aumentaron en mayor medida por el cobro de peajes a vehículos pesados, que representó el 82,1 % del total recaudado; mientras que la recaudación de peaje a vehículos livianos representó el 17,9 % restante. Al comparar con el 2023, se aprecia que, en el caso de vehículos pesados, la recaudación se incrementó en 9,9 %, mientras que la recaudación proveniente de vehículos ligeros se incrementó en 7,5 %.

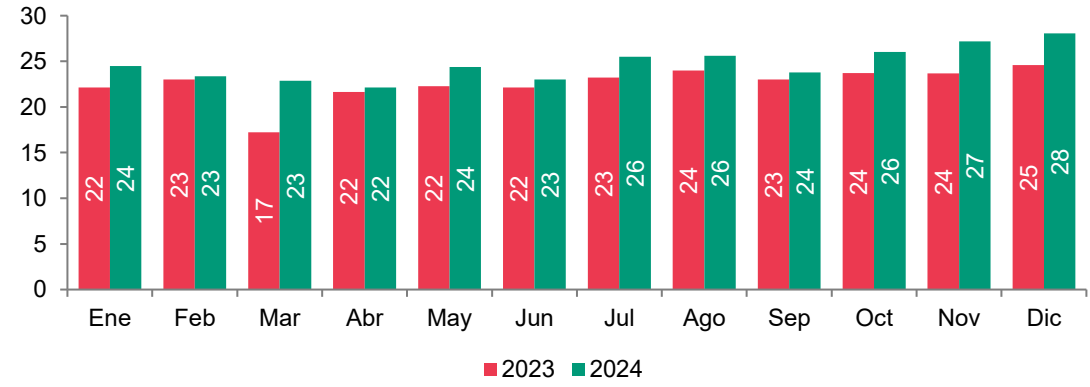
Gráfico N° 17
Recaudación de peaje por tipo de vehículo, 2013-2024
(Millones de Soles, incluido IGV)



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

66. La recaudación mensual por concepto de peaje ha experimentado un crecimiento durante el 2024, como se observa en el siguiente gráfico. Así el promedio de ingresos mensuales por concepto de peaje en el 2024 fue de S/ 24,7 millones, cifra mayor en 9,5 % respecto del promedio mensual recaudado en el 2023 (S/ 22,6 millones). Según se aprecia del siguiente gráfico, durante el 2024, los meses que registraron mayor recaudación de peaje fueron noviembre y diciembre. Por otro lado, la mayor variación respecto al 2023 se experimentó en el mes de marzo (32,6 %).

Gráfico N° 18
Recaudación de peaje mensual, 2023–2024
(Millones de Soles, incluido IGV)



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros

- ***Estado de Resultados Integrales***

67. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada, es decir, los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.

68. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral:

Cuadro N° 10
Ingresos por servicios, 2023 - 2024
(En miles de soles)

Ingresos por operación y construcción			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
Ingresos por peajes	**251 145**	**229 367**	**46,3%**	**37,6%**	**9,5%**
Peaje Virú	72062	67366	13,3%	11,1%	7,0%
Peaje Vesique	63396	56712	11,7%	9,3%	11,8%
Peaje Huarmey	55518	49854	10,2%	8,2%	11,4%
Peaje Fortaleza	60169	55435	11,1%	9,1%	8,5%
Ingresos por construcción	**291 504**	**380 152**	**53,7%**	**62,4%**	**-23,3%**
Total	**542 649**	**609 519**	**100,0%**	**100,0%**	**-11,0%**

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

69. En el 2024, los ingresos totales estuvieron constituidos por el cobro de peajes y actividad de construcción, que alcanzaron los S/ 542,6 millones, un 11,0% menos que los S/ 609,5 millones registrados en el ejercicio previo. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos por peajes se incrementaron en un 9,5% frente a lo registrado en el 2023, esto es, en S/ 21,8 millones; sin embargo, los ingresos por construcción cayeron significativamente en S/ 88,6 millones (- 23,3%).

70. En lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2024 estos alcanzaron los S/ 360,1 millones, al caer un 18,1% en relación con el ejercicio anterior (S/ 439,6 millones). De manera desagregada, el rubro costos de operación alcanzó S/ 68,6 millones (19,1% del total de costos), un 15,4% por encima del monto que alcanzó en el año 2023 (S/ 59,5 millones); mientras que el costo de construcción disminuyó para alcanzar los S/ 291,5 millones en el 2024, monto inferior en S/ 88,6 millones al registrado en el ejercicio 2023, representando en el presente ejercicio 2024, el 80,9% de los costos totales.

Cuadro N° 11
Costos de prestación de servicios, 2023 – 2024
(en miles de soles)

Costos de operación y construcción			ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024	2023	2024/2023
Costos de operación	**68637**	**59465**	**19,1%**	**13,5%**	**15,4%**
Cargas de personal	7611	10236	2,1%	2,3%	-25,6%
Servicios prestados por terceros	36565	18002	10,2%	4,1%	103,1%
Cargas de diversas de gestión	401	143	0,11%	0,0%	180,4%
Suministros	1288	1257	0,4%	0,3%	2,5%
Depreciación	2090	1150	0,6%	0,3%	81,7%
Amortización	13355	13088	3,7%	3,0%	2,0%
Depreciación del derecho de uso	50	194	0,0%	0,0%	-74,2%
Mantenimiento de conservación	7264	15388	2,0%	3,5%	-52,8%
Tributos	13	7	0,0%	0,0%	
Costos de construcción	**291 504**	**380 152**	**80,9%**	**86,5%**	**-23,3%**
Avance de obra	188 916	290 608	52,5%	66,1%	-35,0%
Supervisión de obra	1599	8475	0,4%	1,9%	-81,1%
Costos financieros	74078	51548	20,6%	11,7%	43,7%
Otros	26911	29521	7,5%	6,7%	-8,8%
Total	**360 141**	**439 617**	**100,0%**	**100,0%**	**-18,1%**

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

71. Cabe indicar que, al interior de los *costos de operación*, la partida que tuvo la mayor variación en términos de magnitud lo constituye la cuenta *servicios prestados por terceros*, la cual ascendió en el 2024 a S/ 36,6 millones, monto superior en S/ 18,6 millones al registrado en el 2023 (+103,1%). Por otro lado, en relación con los costos de construcción, asociados a la contraprestación a las empresas constructoras en base a las valorizaciones de avance de obra, supervisión de obra y costos de financiamiento, estos ascendieron a S/ 291,5 millones, un 23,3% menos que el ejercicio anterior.

72. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se incrementaron en 15,4% con respecto al ejercicio previo, pasando de S/ 50,0 millones a S/ 57,7 millones entre los años 2023 y 2024, como resultado, principalmente, del aumento significativo de las *Servicios prestados por terceros* en S/ 1,9 millones *y* el *Seguro de la calzada* en S/ 4,3 millones.

Cuadro N° 12
Gastos de administración, 2023 – 2024
(en miles de soles)

Gastos de administración	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Servicios prestados por terceros	18842	16853	32,7%	33,7%	11,8%
Seguro de la calzada	20742	16424	35,9%	32,8%	26,3%
Cargas de personal	13101	12114	22,7%	24,2%	8,1%
Suministros	504	659	0,9%	1,3%	-23,5%
Tributos	434	105	0,8%	0,2%	313,3%
Provisiones	-	-	-	-	-
Otros	4082	3854	7,1%	7,7%	5,9%
Total	**57705**	**50009**	**100,0%**	**100,0%**	**15,4%**

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

73. Como se aprecia en el siguiente cuadro, la diferencia entre los ingresos y costos por servicios durante 2024 resultó en una ganancia bruta de S/ 182,5 millones, lo que significó un incremento de 7,4% con relación a la registrada el año anterior (S/ 169,9 millones). De otro lado, la ganancia de operación registró un crecimiento del 14,8%, al alcanzar S/ 148,8 millones en 2024 (en 2023 fue de S/ 129,7 millones). Respecto a la ganancia neta del ejercicio en el 2024, esta ascendió a S/ 96,7 millones frente a los S/ 76,4 millones en el 2023, lo que significó un incremento de 26,6% (S/ 7,7 millones),

Cuadro N° 13
Estado de Resultados Integrales, 2023 - 2024
(en miles de S/)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos Totales	**542 649**	**609 519**	**100%**	**100%**	**-11,0%**
Ingresos por peajes	251 145	229 367	46,3%	37,6%	9,5%
Ingresos por construcción	291 504	380 152	53,7%	62,4%	-23,3%
Costos Totales	**- 360 141**	**-439 617**	**-66,4%**	**-72,1%**	**-18,1%**
Costos de operación de la concesión	- 68637	- 59465	-12,6%	-9,8%	15,4%
Costos de construcción	- 291 504	-380 152	-53,7%	-62,4%	-23,3%
Ganancia bruta	**182 508**	**169 902**	**33,6%**	**27,9%**	**7,4%**
Gastos administrativos	- 57705	- 50009	-10,6%	-8,2%	15,4%
Otros ingresos/gastos, neto	24021	9781	4,4%	1,6%	145,6%
Ganancia de operación	**148 824**	**129 674**	**27,4%**	**21,3%**	**14,77%**
Ingresos/Gastos financieros, neto	399	- 27604	0,1%	-4,5%	-101,4%
Diferencia de cambio, neta	- 11362	10334	-2,1%	1,7%	-209,9%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	**137 861**	**112 404**	**25,4%**	**18,4%**	**22,6%**
Impuesto a las ganancias	- 41126	- 35974	-7,6%	-5,9%	14,3%
Ganancia (pérdida) neta del año	**96735**	**76430**	**17,8%**	**12,5%**	**26,6%**

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

74. Este resultado neto se explica, principalmente, en el comportamiento de los rubros de *Ingresos por peajes* y los *Ingresos/Gastos financieros, neto*, al aumentar en S/ 21,8 millones y S/ 28,0 millones, respectivamente, debiendo considerarse también el menor margen derivado del aumento tanto en los *Costos de construcción* en S/ 9,2 millones como la caída en la *Diferencia de cambio, neta* en S/ 21,7 millones.

- ***Estado de Situación Financiera***

75. 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° 14
Estado de Situación Financiera, 2023 - 2024
(en miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVOS CORRIENTES	**435 708**	**447 395**	**PASIVO CORRIENTE**	**268 080**	**345 044**
Efectivo	21 046	53 392	Cuentas por pagar comerciales	55 620	166 063
Efectivo Restringido	359 710	310 842	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	11 015	8 912
Cuentas por cobrar	483		Provisión por beneficios a los empleados	4 907	5 511
Existencias	1 475	1 600	Pasivo por impuesto a las ganancias corriente		13 843
Gastos pagados por anticipado	2 112	1 990	Obligaciones financieras	138 431	116 972
Activos por impuesto a las ganancias corriente	5 823	0	Otras cuentas por pagar	1 573	2 096
Otros activos y anticipos a proveedores	45 059	79 571	Pasivo por arrendamiento	1 631	1 634
			Provisión	54 903	30 013
ACTIVOS NO CORRIENTES	**1 809 767**	**1 483 306**	**PASIVO NO CORRIENTE**	**1 168 202**	**862 024**
Activos por Derecho de uso	1 402	1 356	Obligaciones financieras	992 931	680 121
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	20 440	14 377	Pasivo por arrendamiento	-	0
Activos intangibles, neto	1 720 541	1 436 741	Pasivos por impuestos a las ganancias diferidos	75 308	53 813
Instrumentos financieros derivados	18 140	29 762	Provisión	99 963	128 090
Otros activos y anticipos a proveedores	49 244	1 070			
			TOTAL PASIVO	**1 436 282**	**1 207 068**
			PATRIMONIO NETO	**809 193**	**723 633**
			Capital social emitido	607 056	607 056
			Reserva legal	28 400	28 400
			Otros resultados integrales	572	11 747
			Resultados acumulados	173 165	76 430
TOTAL ACTIVOS	**2 245 475**	**1 930 701**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO**	**2 245 475**	**1 930 701**

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

Cuadro N° 15
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2023 - 2024
(en porcentajes)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
	2024	2023	2024/2023		2024	2023	2024/2023
ACTIVOS CORRIENTES	**19,4%**	**23,2%**	**-3%**	**PASIVO CORRIENTE**	**11,9%**	**17,9%**	**-22%**
Efectivo	0,9%	2,8%	-61%	Cuentas por pagar comerciales	2,5%	8,6%	-67%
Efectivo Restringido	16,0%	16,1%	16%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	0,5%	0,5%	24%
Cuentas por cobrar	0,0%			Provisión por beneficios a los empleados	0,2%	0,3%	-11%
Existencias	0,1%	0,1%	-8%	Pasivo por impuesto a las ganancias corriente		1%	
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,1%	6%	Obligaciones financieras	6,2%	6,1%	18%
Activos por impuesto a las ganancias corriente	0%	0%		Otras cuentas por pagar	0,1%	0,1%	-25%
Otros activos y anticipos a proveedores	2,0%	4,1%	-43%	Pasivo por arrendamiento	0,1%	0,1%	0%
				Provisión	2,4%	1,6%	83%
ACTIVOS NO CORRIENTES	**80,6%**	**76,8%**	**22%**	**PASIVO NO CORRIENTE**	**52,0%**	**44,6%**	**36%**
Activos por Derecho de uso	0,1%	0,1%	3%	Obligaciones financieras	44,2%	35,2%	46%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	0,9%	0,7%	42%	Pasivo por arrendamiento	0%	0%	
Activos intangibles, neto	76,6%	74,4%	20%	Pasivos por impuestos a las ganancias diferidos	3,4%	2,8%	40%
Instrumentos financieros derivados	0,8%	1,5%	-39%	Provisión	4,5%	6,6%	-22%
Otros activos y anticipos a proveedores	2,2%	0%					
				TOTAL PASIVO	**64,0%**	**62,5%**	**19%**

				PATRIMONIO NETO	**36,0%**	**37,5%**	**12%**
				Capital social emitido	27,0%	31,4%	0%
				Reserva legal	1,3%	1,5%	0%
				Otros resultados integrales	0,0%	0,6%	-95%
				Resultados acumulados	7,7%	4,0%	127%
TOTAL ACTIVOS	**100,0%**	**100,0%**	**16,3%**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO**	**100,0%**	**100,0%**	**16,3%**

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

76. Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se incrementó en 16,3% en términos interanuales, así en este ejercicio registró S/ 2 245,5 millones, mientras que en el 2023 registró S/ 1 930,7 millones.

77. Por el lado del activo, el activo corriente registró una disminución del 3%, pasando de S/ 447,4 millones en 2023 a S/ 435,7 millones en 2024, mientras que los activos no corrientes aumentaron un 22%, al pasar de S/ 1 483,3 millones a S/ 1 809,8 millones, respectivamente. Con respecto a la distribución de las cuentas de activo, el activo corriente pasó de representar el 23,2% de los activos totales en el año 2023 al 19,4% en el año 2024; mientras que el activo no corriente pasó de representar el 76,8% de los activos totales en el año 2023 al 80,6% en el año 2024.

78. La cuenta de mayor volumen del activo corriente está constituida por el *efectivo restringido*[13] que representó el 16,0% del activo total en 2024, habiéndose reducido su valor nominal en 16% con relación al 2023; mientras que, por el lado del activo no corriente, la cuenta de *activos intangibles, neto*[14] es la de mayor volumen, representando el 76,6% del total de activos, la misma que creció 20% en términos monetarios con relación con al ejercicio previo.

79. En cuanto a los pasivos totales de la empresa, estos se incrementaron en 19%, mientras que el patrimonio neto se incrementó en 12%, ascendiendo en el ejercicio 2024 a S/ 1 436,3 millones y S/ 809,2 millones, respectivamente, y representando el 64,0% y 36,0% del total de pasivo y patrimonio, respectivamente. Cabe señalar que, en relación con el pasivo corriente, este registró un valor de S/ 268,1 millones en el 2024, un 22% menor al valor registrado en el 2023; mientras que el pasivo no corriente registró un valor de S/ 1 168,2 millones en el 2024, un 36% mayor al valor registrado en el 2023.

80. En relación con el pasivo corriente, la cuenta con mayor cambio en magnitud corresponde a la *cuenta por pagar comerciales*[15] que cayeron en S/ 110,4 millones, equivalente a una variación del - 67% en 2024; mientras que, en el pasivo no corriente, la cuenta con mayor variación corresponde a *obligaciones financieras*[16], la cual se incrementó en S/ 312,8 millones frente al

13 El efectivo restringido corresponde a: i) cuentas recaudadoras (cuentas de fideicomisos) en las que se deposita el valor de la venta de la cobranza diaria por concepto de peaje, a partir de la fecha de inicio de explotación. Según lo indicado en el Contrato de préstamo sindicado, el efectivo mantenido en estas cuentas es liberado únicamente para cubrir: gastos y costos que se generan como consecuencia de la construcción, administración y defensa y/o devolución del patrimonio fideicometido, para operación y mantenimiento, y canalizar fondos a la cuenta de servicio de la deuda; ii) Depósitos a corto plazo y, iii) cuenta de indemnización, donde se mantiene el saldo del pago recibido de la compañía de seguros por el siniestro del Fenómeno del Niño Costero por USD 366 miles, siendo en el 2023 de USD 3,5 millones.

14 Al 31 de diciembre de 2024 el saldo neto de esta cuenta está conformada por i) S/ 12,0 millones correspondiente a costos de concesión; ii) S/ 1 570,7 millones de costos de construcción; iii) 23,7 millones de instalaciones y sistemas de peajes, iv) S/ 88,9 millones de otros activos; y, iv) S/ 25,2 millones de anticipos otorgados.

15 Al 31 de diciembre de 2024 comprenden principalmente i) facturas y letras por S/ 24,9 millones, y ii) Cuentas por pagar por trabajos no facturados por S/ 30,6 millones. Corresponde a obligaciones con los proveedores de servicios, principalmente asociados con las obras del Evitamiento de Chimbote, rembolsables por el Estado, y de construcción de obras viales y de descolmatación de rio Santa. Cabe indicar que las referidas cuentas son de vencimiento corriente, no generan intereses y no tienen garantías específicas.

16 El incremento de S/ 312,8 millones incluyen intereses devengados y diferencia en cambio. El 15 de agosto de 2020 el Concesionario firmó un nuevo contrato de préstamo sindicado por USD 350 millones con un sindicato de bancos locales e internacionales. Durante el año 2024, se realizaron tres (3) disposiciones con fechas 15 de febrero, 13 de mayo y 14 de agosto por USD 42, 9 millones, USD 38,8 millones y USD 32,8 millones, respectivamente. Este préstamo devenga

valor registrado de S/ 680,1 millones al 31 de diciembre de 2023, es decir, un incremento del 46%.

81. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, el mismo se incrementó en S/ 85,6 millones, equivalente a 12%, evolución explicada, fundamentalmente, por el aumento correspondiente a los r*esultados acumulados* en el ejercicio 2024, que crecieron S/ 96,7 millones (+127%), al pasar de S/ 76,4 millones a 173,2 millones.

IX.2. Indicadores Financieros

- ***Ratios de Liquidez***

82. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de disponer la totalidad de sus recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, por ello es por lo que los ratios están por encima de 1.

83. En particular, la disminución del activo corriente en 3% y del pasivo corriente en 22% han determinado en forma conjunta que el ratio liquidez clásica[17] se incremente de 1,30 a 1,63; de forma similar, el ratio de la prueba ácida[18] mostró una tendencia positiva, al pasar de 1,06 a 1,42, comportamiento similar al ratio de liquidez absoluta[19] o también llamado ratio de prueba defensiva, que se incrementó de 1,06 a 1,42, lo que determina que la cuenta de efectivo permite respaldar 1,42 veces el total del pasivo corriente debido, principalmente, a la caída del 67% en las *cuentas por pagar comerciales* en el pasivo corriente.

Cuadro N° 16
Ratios de Liquidez, 2023 - 2024

Ratios	2024	2023
Liquidez general	1,63	1,30
Prueba Acida	1,42	1,06
Liquidez absoluta	1,42	1,06

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

- ***Ratios de Endeudamiento Financiero***

84. 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 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.

85. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan un ligero incremento en la dependencia respecto al financiamiento con terceros de la empresa en términos de indicadores deuda/patrimonio, endeudamiento del activo e índice de solvencia, en comparación con el año anterior.

intereses a la tasa de 4,5% más Libor de 3 meses. El vencimiento es en el año 2026 y la primera amortización se efectuó a partir de setiembre de 2023.

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

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

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

86. En particular, el ratio Deuda/Patrimonio[20] muestra para el ejercicio 2024 que, por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 177,5 de deuda, lo cual denota un nivel de apalancamiento de la empresa superior al de 2023 (166,8%), evolución motivada por el incremento del total de pasivo (+19%) en mayor proporción que el aumento del patrimonio neto (+12%). Este comportamiento se explica, principalmente, por el crecimiento significativo de las *obligaciones financieras* del pasivo no corriente en comparación al aumento moderado de los *resultados acumulados en el patrimonio*.

Cuadro N° 17
Ratios de Endeudamiento Financiero, 2023 - 2024

Ratios	2024	2023
Deuda/Patrimonio	177,5%	166,8%
Endeudamiento del Activo	64,0%	62,5%
Calidad de la Deuda	18,7%	28,6%
Índice de Solvencia	1,56	1,60

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

87. El ratio endeudamiento del activo[21] en el ejercicio 2024 indica que, del total de activos, un 64,0% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio se ha incrementado frente al nivel de 62,5% registrado en el 2023, lo que representa una leve disminución del nivel de autonomía financiera frente a terceros, reflejando el crecimiento algo inferior en los activos respecto a los pasivos de la empresa.

88. El ratio de calidad de la deuda[22] en el ejercicio 2024 asciende a 18,7%, registrando una reducción de 9,9% respecto al año 2023, lo que indica que, considerando la composición del financiamiento de terceros, existe una menor dependencia respecto a las obligaciones de corto plazo.

89. En tanto, el índice de solvencia[23] para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,56 de activo total. En el 2023 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,60 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2023 al 2024, esta disminuyó levemente en la empresa.

- ***Ratios de Rentabilidad***

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

Cuadro N° 18
Ratios de Rentabilidad, 2023 – 2024

Ratios	2024	2023
Margen Bruto	33,6%	27,9%
Margen Operativo	27,4%	21,3%
Margen EBITDA	30,3%	23,6%
Margen Neto	17,8%	12,5%
ROE	12,0%	10,6%
ROA	4,3%	4,0%

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

20 El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.
21 El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.
22 El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.
23 El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

91. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa una mejora general en la eficiencia de la empresa. En particular, se registra un incremento en el margen bruto[24] de 27,9% a 33,6% entre los años 2023 y 2024, así como en el margen operativo[25] y el margen EBITDA[26], que también aumentaron al pasar de 21,3% y 23,6% en el 2023 a 27,4% y 30,3% en el 2024, respectivamente. Asimismo, el margen neto[27] creció, al pasar de 12,5% en el 2023 a 17,8% en el 2024. Este ratio indica que en el ejercicio 2024 por cada S/ 100 de ingresos, se obtuvo ganancias de S/ 17,8 como resultado final del ejercicio.

92. El ROE[28] permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2024 su evolución fue positiva , pues por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo ganancia neta de S/ 10,6 en el ejercicio 2023, mientras que en el ejercicio 2024 se obtuvo una ganancia neta de S/ 12,0. Este incremento se explica, principalmente, por el mayor incremento relativo en la utilidad neta (26%) respecto al del patrimonio neto (12%) durante el 2024.

93. Finalmente, también la rentabilidad sobre los activos o ROA[29] registró una mejora en el resultado final del ejercicio 2024, con un valor para el índice de 4,3% frente al 4,0% en el 2023, reflejando una mayor eficacia de sus activos, que crecieron un 16,0%, tasa por debajo del 26,6% de tasa de crecimiento de la utilidad neta.

24 El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.
25 El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.
26 El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.
27 El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.
28 Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.
29 Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.

X. CONCLUSIONES

94. De la evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 4: Tramo Vial: Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry durante 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

(i) El tráfico medido en unidades vehiculares alcanzó un nivel de 10,6 millones de vehículos, cifra que representó un incremento de 6,4 % con relación al año anterior, Del total del tráfico registrado en el 2024, el 52,3 % corresponde vehículos pesados y el 47,7 % restante a vehículos ligeros.

(ii) Con respecto al flujo vehicular por unidad de peaje, se tiene que en el 2024 se concentró principalmente por la unidad de Peaje de Virú que registró el paso de 3,7 millones de vehículos (35,0 % del total), seguida de la estación Vesique con 2,6 millones de vehículos (24,4 %); mientras que la estación de Fortaleza recibió 2,3 millones de vehículos (21,3 %), En el caso de la estación de Huarmey se registraron 2,0 millones de vehículos, los cuales representaron el 19,2 % del tráfico total.

(iii) En relación con la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, durante 2024, se realizaron 5393 llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias, Por otro lado, el número de asistencias médicas disminuyó en 17,4 % y las asistencias mecánicas se incrementaron en 13,2 %.

(iv) Al cierre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 325,6 millones, lo cual representó un avance de 70,8 % en relación con la inversión total comprometida.

(v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, alcanzaron los S/ 2,76 millones durante 2024, lo que representó una caída de 6,3 % con respecto al aporte efectuado el 2023.

(vi) En relación con el 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 (95 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento de 96 %, De la misma manera el índice de rugosidad internacional (IRI) se encuentra en 1,18, el cual está muy por debajo del máximo establecido en el contrato de concesión (3,5).

- El número de accidentes se disminuyó en 4,6 %, alcanzando un nivel de 376 en el año 2024, mientras que, la cantidad de accidentes por cada cien mil vehículos en la vía pasó de 4,0 en el 2023 a 3,6 en el 2024, Ello evidencia una reducción efectiva de la cantidad de accidentes, independientemente del volumen del tráfico.

- En cuanto al número de personas heridas se puede observar que 537 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2024 de los cuales el 42 % (226) fueron a causa de volcadura de vehículos, seguido por el 30 % (163) producto de choque por alcance. En tanto, las personas fallecidas en el 2024 fueron de 27, cifra inferior en 47,1 % respecto al año 2023.

- Se presentaron un total de 38 reclamos con relación a los servicios prestados en la infraestructura, cifra 30,9 % inferior lo presentado en el 2023 (55 reclamos), Es preciso acotar que el 73,7 % (28) del total estaban relacionados a la calidad y oportuna prestación del servicio.

(vii) Durante 2024, los ingresos totales obtenidos por el concesionario por concepto de recaudación de peaje alcanzaron la cifra de S/ 296,4 millones, incluido IGV, lo que representó un incremento de 9,5 % respecto a lo recaudado en el 2023 (S/ 270,7 millones).

(viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de ingresos por peajes y construcción cayeron en 11,0% entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 609,5 millones a S/ 542,6 millones, impulsado por los menores ingresos por construcción. Asimismo, en lo que respecta a los costos totales, para el ejercicio 2024 estos alcanzaron los S/ 360,1 millones, al caer un 18,1% en relación con el ejercicio anterior. De manera desagregada, el rubro costos de operación alcanzó S/ 68,6 millones (19,1% del total de costos), un 15,4% por encima del monto que alcanzó en el año 2023 (S/ 59,5 millones); mientras que el costo de construcción disminuyó para alcanzar los S/ 291,5 millones en el 2024, monto inferior en S/ 88,6 millones al registrado en el ejercicio 2023, representando en el presente ejercicio 2024, el 80,9% de los costos totales.

(ix) Al cierre del año 2024, se observa que el valor de los activos de la concesión y, por consiguiente, del pasivo y patrimonio, se incrementó en 16,3% en términos interanuales, así registró S/ 2245,5 millones, mientras que en el 2023 registró S/ 1930,7 millones. En cuanto a la liquidez de la empresa, los ratios financieros reflejan una política de disponer la totalidad de sus recursos para afrontar la totalidad de obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad. Los ratios de endeudamiento del Concesionario reflejan un ligero incremento en la dependencia respecto al financiamiento con terceros en términos de los indicadores deuda/patrimonio, endeudamiento del activo e índice de solvencia, en comparación con el año anterior. Finalmente, los ratios de rentabilidad, indican una mejora general en la eficiencia de la empresa. En particular, el margen neto se incrementó de 12,5% en el 2023 a 17,8% en el 2024, reflejando que, en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de ingresos, se obtuvo ganancias de S/ 17,8 como resultado final del ejercicio.

XI. ANEXOS

Anexo N° 1

Ficha de Contrato

CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A. Carretera: Red Vial Nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N			
Nº	Tema	Contenido	Ref,
8	Infraestructura	El total de kilómetros concesionados es 356,21 km, los cuales se encuentran subdivididos en: • Pativilca –Huarmey (85,5 km) • Huarmey – Casma (89,62 km) • Casma – Chimbote (34,28 km) • Chimbote – Santa (32,54 km) • Santa – Chao (64,19 km) • Chao – Virú (15,42 Km) • Virú – Puerto Salaverry (28,76 Km) • Puerto Salaverry – Emp R01N (5,90 Km)	Cláusula 1.14.84 (p. 20) Anexo I Sección 4 Apéndice 1 (p.124)
2	Fecha de suscripción	18 de febrero del 2009	Contrato de concesión
3	Plazo de la Concesión	25 años, salvo los casos de prórroga, conforme a los términos y condiciones previstos en el Contrato Ampliación del pazo en función de los ejes cobrables (puede ir de 1 a 16 años más)	Cláusula 4.1, (p. 30) Adenda N° 2
4	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.5, (p. 21)
5	Postores interesados	Seis fueron los postores que presentaron sus respectivas propuestas técnicas y económicas: Concesionaria del Sur, Concesionaria Vial del Norte, Consorcio Concesionaria Panamericana, Consorcio Promotora del Desarrollo de América Latina, Obras de Ingeniería, OHL Concesiones y el Consorcio Vías del Perú CCION.	Proinversión
6	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada Referencial: USD 286 millones (incluido el IGV),	Anexo VII: Propuesta económica
7	Descripción de Obras	• **Obras de Puesta a Punto** de la calzada actual de los tramos Pativilca-Santa-Cruce Puerto Salaverry y Salaverry-Emp R01N, serán ejecutadas por el Concedente, • **Obras viales Nuevas** - Construcción de Puentes y Pontones, - Construcción de las Vías de Evitamiento de las ciudades de Virú, Chao, Chimbote, Casma y Huarmey, - Construcción de Óvalos, - Construcción de pasos a desnivel, - Construcción de puentes peatonales - Construcción de la segunda calzada de los tramos Pativilca Santa-Trujillo, • **Obras complementarias** - Unidades de peaje en la calzada actual - Unidades de peaje en la segunda calzada - Estaciones de peaje - Otras obras de infraestructura y equipamiento	Sección VI (p,38-46) Anexo 9 de las Bases (TUO-Hasta Circular N°61)

CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A. Carretera: Red Vial Nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N			
Nº	Tema	Contenido	Ref,
8	Factor de competencia	Cantidad de km continuos de la Longitud de Segunda Calzada por Construir por encima del mínimo fijado por el Estado.	Anexo 6, Propuesta Económica
9	Capital mínimo	Suscrito y pagado por el Concesionario, asciende a USD 2 500 000, Posteriormente, a la fecha del cierre financiero el Concesionario deberá acreditar incremento del capital social equivalente al 15% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo.	Cláusula 3.5 a (p. 26)
10	Garantías a favor del Concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras: monto equivalente al 10% del presupuesto aprobado en el Estudio Definitivo de Ingeniería emitida a favor del Concedente, Desde el inicio de la construcción de la segunda calzada, hasta dos años posteriores a la aceptación de la totalidad de las Obras. Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión: Desde la suscripción del contrato, hasta el último día calendario del mes 60: USD 2 970 000,00. Desde el primer día calendario del mes 61 contado desde la fecha de suscripción del contrato, hasta los doce meses posteriores a la culminación de la vigencia de la Concesión: USD 6 000 000,00.	Cláusula 11.2 (p,63-64) Cláusula 11.3 (p. 64-65)
11	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos sobre los siguientes bienes: a) El derecho de Concesión (Art, 3 Ley N°26885) b) Los ingresos que sean de libre disponibilidad, c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima	Cláusula 11.6 (p. 65)
12	Solución de Controversias	• Trato Directo • Arbitraje Arbitraje de Conciencia, Controversias técnicas Arbitraje de Derecho: Controversias no técnicas • Reglas Procedimentales Comunes	Cláusula 18.11 (p. 97) Cláusula 18.11 a) (p. 97) Cláusula 18.11 b) (p. 98,99) Cláusula 18.12 (p,100,111)
13	Penalidades	Se refieren a: • Eventos a la fecha de suscripción del contrato • Régimen de bienes • Ejecución de obras • De la Conservación de las Obras • Explotación de la Concesión • Régimen de Seguros • Consideraciones Socio Ambientales • Fideicomiso de Administración	Anexo IX

CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A. Carretera: Red Vial Nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N			
Nº	Tema	Contenido	Ref,
14	Causales de Caducidad	• Vencimiento del Plazo de la Concesión • Mutuo Acuerdo • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Decisión unilateral del Concedente • Fuerza mayor o caso fortuito	Cláusulas 16.1 – 16.12 (p. 85-90)
15	Equilibrio Económico	A la fecha de suscripción del Contrato, éste se encuentra en equilibrio económico y financiero en derechos, responsabilidad y riesgos. El equilibrio se podría perder si la Concesión se ve afectada, exclusiva y explícitamente, por cambios en Leyes y Disposiciones Aplicables, vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y Mantenimiento de los Tramos Viales, Dicho desequilibrio tendrá implicancias en la variación de ingresos o de costos. Se calculará el desequilibrio de acuerdo a la fórmula establecida en el Contrato. Si el porcentaje del desequilibrio supera en valor absoluto el 10% se procederá a reestablecerlo, otorgando una compensación a la parte afectada, Si alguna de las partes invoca la ruptura, y esta procede, se efectuará la compensación dentro de los 180 días siguientes, Si existiera retraso, se aplicará una tasa Libor + 1% sobre el saldo no pagado.	Cláusula 9.12-9.15 (p. 60 - 62)
16	Póliza de seguros	A cargo del Concesionario: • De responsabilidad civil • Sobre los bienes en Construcción • Sobre los bienes en Operación del Concesionario • De riesgos laborales • Otras pólizas	Cláusula 12.1 (p. 69,70) Cláusula 12.2 a (p. 70) Cláusula 12.2 b (p. 70) Cláusula 12.2.c (p. 71) Cláusula 12.2 d (p. 71)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la Explotación de la Concesión deberá producirse al día siguiente de la suscripción de la primera Acta de Entrega Parcial de Bienes.	Cláusula 8.10 (p.51)
18	Estándares de servicio	De acuerdo a los Índices de Serviciabilidad estipulados en el Contrato.	Anexo I (p. 103)

CONCESIONARIO: AUTOPISTA DEL NORTE S.A. Carretera: Red Vial Nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N			
Nº	Tema	Contenido	Ref,
19	Tarifas	Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje, A partir de la fecha de inicio de explotación de la Concesión en las unidades de peaje existentes, el Concesionario deberá cobrar el peaje vigente más el IGV, y cualquier otro tributo aplicable, A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de entrega del Tramo Cruce de la Panamericana Norte con el Puerto de Salaverry – Santa de la Calzada actual, el Concesionario deberá cobrar en la unidad de peaje comprendida en dicho tramo un peaje USD 1,50, A partir del mes calendario siguiente al de la fecha de aceptación total o parcial de las Obras ejecutadas por el Concesionario, este deberá cobrar en las unidades de peaje existentes en ambas calzadas del Tramo decepcionado un peaje de USD 2,00, A partir del mes calendario siguiente a la aceptación por parte del REGULADOR de la totalidad de las Obras de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario, éste deberá cobrar en las unidades de peaje existentes, un monto de USD 2,00,	Cláusula 9,5 (p, 56-60), Cláusula 9,8 b (p, 57), Cláusula 9,8 c (p, 57), Cláusula 9,8 d (p, 57), Cláusula 9,8 e (p, 57),
20	IMAG	Es la garantía que otorga el Concedente para asegurar al Concesionario un nivel mínimo de ingresos,	Cláusula 1,14,53 (p,16) Cláusula 9,3 (p,54,55)

Anexo N° 2
Indicadores Anuales

INDICADORES ANUALES: Red Vial Nº 4 Tramos viales Pativilca – Santa – Trujillo y Puerto Salaverry – Empalme R01N

Concesionario	AUTOPISTA DEL NORTE S.A.
Modalidad	AUTOSOSTENIBLE
Periodo:	2009 - 2024

a. Tráfico

	UNIDAD	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Vehículos																	
Livianos	Vehículo	1 394 080	1 931 654	2 423 230	2 707 892	2 885 021	3 106 288	3 728 269	4 001 682	1 882 428	2 957 644	2 957 644	3 839 308	5 418 119	5 178 528	4 782 225	5 040 227
Pesados	Vehículo	2 169 580	2 967 624	3 918 900	4 275 454	4 338 083	4 446 396	4 551 713	4 699 169	2 632 610	4 361 515	4 361 515	4 275 826	5 268 639	5 618 095	5 144 833	5 523 774
Número de Ejes cobrables																	
Livianos	Eje	1 394 080	1 931 654	2 423 230	2 707 892	2 885 021	3 106 288	3 728 269	4 001 682	1 882 428	2 957 644	3 659 128	3 839 308	5 418 119	5 178 528	4 782 225	5 040 227
Pesados	Eje	8 255 062	11 400 168	15 564 178	17 128 288	17 360 884	17 862 438	18 318 564	18 966 617	10 733 023	17 507 435	20 242 069	18 228 303	22 552 619	23 571 348	21 540 098	23 184 367
Número de Vehículos por unidad de peaje:																	
Fortaleza		**0**	**0**	**1 139 096**	**1 396 088**	**1 445 226**	**1 483 724**	**1 653 948**	**1 662 658**	**1 290 011**	**1 841 704**	**1 889 654**	**1 740 609**	**2 272 307**	**2 302 619**	**2 107 323**	**2 252 611**
Ligero	Vehículo			334 904	420 516	442 280	462 506	548 736	560 733	443 209	637 194	680 756	717 569	998 623	957 767	836 961	904 691
Pesado	Vehículo			804 192	975 572	1 002 946	1 021 218	1 105 212	1 101 925	846 802	1 204 510	1 208 898	1 023 040	1 273 684	1 344 852	1 270 362	1 347 920
Huarmey		**840 620**	**1 172 556**	**1 253 428**	**1 324 106**	**1 396 056**	**1 393 080**	**1 466 128**	**1 548 978**	**1 173 309**	**1 706 343**	**1 732 725**	**1 590 133**	**2 084 443**	**2 103 103**	**1 875 422**	**2 031 241**
Ligero	Vehículo	243 362	338 268	364 654	388 798	432 513	418 788	473 233	503 019	378 792	551 457	575 744	624 635	880 034	826 045	709 523	755 044
Pesado	Vehículo	597 258	834 288	888 774	935 308	963 543	974 292	992 895	1 045 959	794 517	1 154 886	1 156 981	965 498	1 204 409	1 277 058	1 165 899	1 276 197
Vesique		**1 473 194**	**2 061 576**	**2 170 350**	**2 369 824**	**2 437 870**	**2 561 228**	**2 735 564**	**2 887 883**	**650 568**	**745 910**	**1 947 469**	**1 977 454**	**2 645 601**	**2 634 184**	**2 372 307**	**2 579 782**
Ligero	Vehículo	714 056	1 014 018	1 079 806	1 197 516	1 264 958	1 352 720	1 608 378	1 705 411	399 121	329 652	869 682	958 673	1 359 682	1 191 716	1 055 219	1 133 920
Pesado	Vehículo	759 138	1 047 558	1 090 544	1 172 308	1 172 912	1 208 508	1 127 186	1 182 472	251 447	416 258	1 077 787	1 018 781	1 285 919	1 442 468	1 317 088	1 445 862
Virú		**1 249 846**	**1 665 146**	**1 779 256**	**1 893 328**	**1 943 952**	**2 114 652**	**2 424 342**	**2 601 332**	**1 401 150**	**3 025 202**	**3 136 378**	**2 806 938**	**3 684 407**	**3 756 717**	**3 572 006**	**3 700 367**
Ligero	Vehículo	436 662	579 368	643 866	701 062	745 270	872 274	1 097 922	1 232 519	661 306	1 439 341	1 532 946	1 538 431	2 179 780	2 203 000	2 180 522	2 246 572
Pesado	Vehículo	813 184	1 085 778	1 135 390	1 192 266	1 198 682	1 242 378	1 326 420	1 368 813	739 844	1 585 861	1 603 432	1 268 507	1 504 627	1 553 717	1 391 484	1 453 795
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																	
Fortaleza		**0**	**0**	**3 701 130**	**4 534 682**	**4 664 024**	**4 793 962**	**5 133 578**	**5 200 713**	**4 039 236**	**5 734 838**	**5 793 147**	**5 267 141**	**6 667 364**	**6 868 024**	**6 350 915**	**6 750 350**
Ligero	Eje			334 904	420 516	442 280	462 506	548 736	560 733	443 209	637 194	680 756	717 569	998 623	957 767	836 961	904 691
Pesado	Eje			3 366 226	4 114 166	4 221 744	4 331 456	4 584 842	4 639 980	3 596 027	5 097 644	5 112 391	4 549 572	5 668 741	5 910 257	5 513 954	5 845 659
Huarmey		**2 728 690**	**3 814 064**	**4 119 630**	**4 374 182**	**4 509 505**	**4 577 676**	**4 705 325**	**4 951 744**	**3 768 274**	**5 461 739**	**5 491 869**	**4 960 291**	**6 287 539**	**6 482 197**	**5 809 110**	**6 344 267**
Ligero	Eje	243 362	338 268	364 654	388 798	432 513	418 788	473 233	503 019	378 792	551 457	575 744	624 635	880 034	826 045	709 523	755 044
Pesado	Eje	2 485 328	3 475 796	3 754 976	3 985 384	4 076 992	4 158 888	4 232 092	4 448 725	3 389 482	4 910 282	4 916 125	4 335 656	5 407 505	5 656 152	5 099 587	5 589 223
Vesique		**3 559 346**	**4 969 010**	**5 305 068**	**5 769 672**	**5 863 880**	**6 066 924**	**6 195 510**	**6 531 208**	**1 429 623**	**2 063 880**	**5 318 739**	**5 429 433**	**6 988 198**	**7 233 416**	**6 496 475**	**7 113 693**

Ligero	Eje	714 056	1 014 018	1 079 806	1 197 516	1 264 958	1 352 720	1 608 378	1 705 411	399 121	329 652	869 682	958 673	1 359 682	1 191 716	1 055 219	1 133 920
Pesado	Eje	2 845 290	3 954 992	4 225 262	4 572 156	4 598 922	4 714 204	4 587 132	4 825 797	1 030 502	1 734 228	4 449 057	4 470 760	5 628 516	6 041 700	5 441 256	5 979 773
Virú		**3 361 106**	**4 548 748**	**4 861 580**	**5 157 644**	**5 208 496**	**5 530 164**	**6 012 420**	**6 284 634**	**3 378 318**	**7 204 622**	**7 297 442**	**6 410 746**	**8 027 637**	**8 166 239**	**7 665 823**	**8 016 284**
Ligero	Eje	436 662	579 368	643 866	701 062	745 270	872 274	1 097 922	1 232 519	661 306	1 439 341	1 532 946	1 538 431	2 179 780	2 203 000	2 180 522	2 246 572
Pesado	Eje	2 924 444	3 969 380	4 217 714	4 456 582	4 463 226	4 657 890	4 914 498	5 052 115	2 717 012	5 765 281	5 764 496	4 872 315	5 847 857	5 963 239	5 485 301	5 769 712
b. Recaudación por cobro de peaje																	
Total		**75 609**	**84 472**	**92 714**	**101 116**	**102 458**	**109 177**	**116 854**	**147 075**	**97 201**	**175 345**	**197 216**	**161 526**	**243 228**	**281 466**	**270 652**	**296 352**
Livianos	Miles de Soles	5 258	8 508	11 203	12 783	13 859	15 064	17 964	22 847	14 221	25 737	30 244	28 526	47 261	50 980	49 282	52 968
Pesados	Miles de Soles	32 283	54 097	78 177	84 673	88 599	94 113	98 890	124 228	82 981	149 608	166 973	133 000	195 967	230 487	221 371	243 384

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima

Teléfono: (511) 440 5115

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

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

Cinthya 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