



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido 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	7
	II.1. Composición accionaria	7
	II.2. Principales características del contrato de concesión	7
	II.3. Área de Influencia	11
	II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión.....	12
	II.5. Hechos de importancia	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	13
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	13
	IV.1. Tráfico vehicular	13
	IV.2. Servicios complementarios	17
V.	RÉGIMEN DE TARIFAS	20
VI.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	20
	VI.1. Inversiones	20
	VI.2. Pagos al Estado	22
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	23
	VII.1. Niveles de servicio	23
	VII.2. Indicadores de tráfico.....	24
	VII.3. Accidentes.....	24
	VII.4. Reclamos	28
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	28
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	29
	IX.1. Estados Financieros de la empresa.....	29
	IX.2. Indicadores Financieros	33
X.	CONCLUSIONES	35
	ANEXO N° 1: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	38
	ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO	41



ÍNDICE DE CUADROS

CUADRO N° 1: ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
CUADRO N° 2: DESCRIPCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	8
CUADRO N° 3: MODIFICACIONES CONTRACTUALES	9
CUADRO N° 4: VARIACIÓN DEL TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULOS, AÑOS 2023 Y 2024	16
CUADRO N° 5: TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS POR ESTACIÓN DE PEAJE, 2024	17
CUADRO N° 6: MOTIVO DE LLAMADAS DE EMERGENCIA Y CARACTERÍSTICAS, 2024	18
CUADRO N° 7: TARIFAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, 2024	20
CUADRO N° 8: ACCIDENTES POR TIPO Y CONSECUENCIA, 2014 – 2024	24
CUADRO N° 9: NÚMERO DE PERSONAS HERIDAS Y FALLECIDAS POR TIPO DE ACCIDENTE, 2024	26
CUADRO N° 10: INGRESOS POR SERVICIOS 2024-2023	30
CUADRO N° 11: COSTOS DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS 2024-2023	30
CUADRO N° 12: COSTOS DE ADMINISTRACIÓN 2024-2023	31
CUADRO N° 13: RESULTADOS INTEGRALES 2024-2023	31
CUADRO N° 14: ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA 2024-2023	32
CUADRO N° 15: ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL - ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, AÑOS 2023 Y 2024	32
CUADRO N° 16: RATIOS DE LIQUIDEZ, AÑOS 2023 Y 2024	33
CUADRO N° 17: RATIOS DE ENDEUDAMIENTO FINANCIERO, 2023 Y 2024	34
CUADRO N° 18: RATIOS DE RENTABILIDAD, AÑOS 2023 Y 2024	35

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: ÁREA DE INFLUENCIA DE LA CARRETERA ANCÓN – HUACHO – PATIVILCA ...	11
GRÁFICO N° 2: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR, PERIODO 2011 – 2024	14
GRÁFICO N° 3 TRÁFICO MENSUAL POR TIPO DE VEHÍCULO, AÑO 2024	15
GRÁFICO N° 4 EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MENSUAL, AÑOS 2023 Y 2024	15
GRÁFICO N° 5: TRÁFICO POR TIPO DE VEHÍCULOS Y ESTACIÓN DE PEAJE, 2024	16
GRÁFICO N° 6: LLAMADAS A LA CENTRAL DE EMERGENCIAS, 2024	17
GRÁFICO N° 7: MOTIVO DE LLAMADA DE EMERGENCIA, 2023 - 2024	18
GRÁFICO N° 8: ASISTENCIAS MÉDICAS	19
GRÁFICO N° 9: ASISTENCIAS MECÁNICAS, 2014-2024	19
GRÁFICO N° 10: EVOLUCIÓN DE INVERSIONES RECONOCIDAS, 2024	21
GRÁFICO N° 11: EVOLUCIÓN DE KILÓMETROS CONSTRUIDOS DE CARRETERA, 2007-2024 ..	22
GRÁFICO N° 12: APORTE POR REGULACIÓN, 2023-2024	22
GRÁFICO N° 13: RETRIBUCIÓN AL CONCEDENTE, 2023-2024	23
GRÁFICO N° 15: ACCIDENTES POR CIENTO MIL VEHÍCULOS Y TIPO DE CONSECUENCIA, 2014 – 2024	25
GRÁFICO N° 16: TIPOS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO POR CONSECUENCIAS, 2024	26
GRÁFICO N° 17: ACCIDENTES SEGÚN TIPO DE CONSECUENCIA Y CAUSA PROBABLE, 2024 ..	27
GRÁFICO N° 18 : INDICADORES DE ACCIDENTES, 2014 - 2024	27
GRÁFICO N° 19: RECLAMOS, 2023-2024	28
GRÁFICO N° 20: RECAUDACIÓN POR COBRO DE PEAJE 2024	29



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

CONCESIÓN DE LA RED VIAL N° 5 TRAMO ANCÓN – HUACHO - PATIVILCA



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión Red Vial N° 5 Tramo Ancón-Huacho-Pativilca (en adelante, Red Vial N° 5) para el año 2024, con relación a los indicadores de tráfico vehicular, inversiones, pagos al estado, indicadores operativos, desempeño financiero, entre otros.

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

La red vial tiene una extensión de 182,7 km (dividida en tres secciones) y es una concesión autofinanciada que paga como Retribución al Estado el 5,5 % de los ingresos por peaje (el cual se destina al Fondo Vial) y 1 % de los ingresos a Ositran por tasa de regulación.

En 2024, el tráfico vehicular totalizó 11,9 millones de unidades, lo que significó un crecimiento de 2,7 % en comparación con 2023. Este aumento estuvo acompañado de una mayor proporción de vehículos livianos, que representaron el 59,2 % del total, frente al 40,8 % correspondiente a vehículos pesados. La Variante de Pasamayo concentró la mayor parte del flujo vehicular, con el 44,4 %, seguida por la estación Paraíso, que registró el 36,8 % del total.

Durante el mismo año, las tarifas de peaje fueron ajustadas por inflación de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión. En julio de 2024, la tarifa aumentó en 5,1 %, pasando de S/ 9,90 a S/ 10,40 por eje para vehículos pesados y por vehículo en el caso de los livianos.

En cuanto a los pagos al Estado, la retribución al Concedente ascendió a S/ 17,4 millones, reflejando un incremento de 133,1 % respecto a 2023, debido principalmente a la regularización de pagos pendientes correspondientes a meses anteriores del 2023. Por su parte, el Aporte por Regulación alcanzó los S/ 2,53 millones, lo que representa un aumento del 14,4 % frente al año previo.

En el ámbito operativo, se reportaron 730 accidentes dentro de la concesión, cifra que implica un aumento del 15,3 % respecto a 2023. Como consecuencia, se registraron 652 personas heridas y 52 fallecidas.

Asimismo, las llamadas por emergencia también se incrementaron ligeramente, pasando de 9 254 a 9 346 llamadas. La mayoría de estas llamadas (76,0 %) correspondió a auxilio mecánico, mientras que el 14,3 % se debió a solicitudes de auxilio médico.

Durante el ejercicio 2024, el Concesionario registró ingresos totales por S/ 274,2 millones, lo que representa un crecimiento de 27,1 % respecto a los S/ 215,7 millones obtenidos en 2023. Este incremento se explicó principalmente por el significativo aumento en los ingresos por construcción de obras complementarias autorizadas por el MTC. Por su parte, la utilidad bruta ascendió a S/ 100,4 millones, superior en 19,5 % frente al año anterior. Asimismo, la utilidad operativa se ubicó en S/ 92,7 millones (21,0 % más que en 2023), mientras que la utilidad neta del ejercicio alcanzó los S/ 59,4 millones, reflejando un aumento de 38,1 % respecto al ejercicio previo. Estos resultados evidencian una recuperación sostenida en la rentabilidad del Concesionario.



En cuanto a la posición financiera, si bien los activos totales se redujeron en 9,6 %, esta variación respondió principalmente a la contracción del activo no corriente, mientras que el activo corriente mostró un crecimiento de 18,8 %, mejorando la disponibilidad de recursos líquidos. No obstante, el pasivo corriente creció a mayor ritmo, debilitando ligeramente los indicadores de liquidez: tanto la liquidez general como la prueba ácida mostraron leves descensos, aunque se mantuvieron por encima de 1, lo que indica capacidad para cumplir con obligaciones de corto plazo. En contraste, la solvencia financiera se fortaleció, reduciendo el apalancamiento y aumentando la cobertura de activos sobre pasivos. Por último, los indicadores de rentabilidad reflejaron una evolución positiva, destacando el ROE, que se elevó a 43,4 %, y el ROA, que alcanzó 18,0 %, lo que evidencia una mayor eficiencia en la utilización del patrimonio y de los activos de la empresa durante el año 2024.



II. ASPECTOS GENERALES

II.1. Composición accionaria

1. La empresa Norvial se constituyó el 18 de octubre de 2002 con el propósito de dedicarse a la gestión de la concesión del tramo vial “Ancón – Huacho – Pativilca”. Inicialmente, el accionariado estaba compuesto por Aenza S.A.A (67,0 %) y JJC Contratistas Generales S.A. (33,0 %). No obstante, en junio del 2018, se concretó la transferencia de parte de la participación de Aenza a Inversiones en Autopistas S.A. y en enero 2021, JJC Contratistas Generales S.A. comunicó la transferencia de 8 932 086 acciones clase B a favor de Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C. Así, al 31 de diciembre de 2020, la compañía está compuesta de la siguiente manera:
 - Inversiones en Autopistas S.A.: 48,8 %
 - Aenza S.A.A.: 18,2 %
 - JJC Contratistas Generales S.A.: 16,8 %
 - Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C.: 16,2 %
2. Inversiones en Autopista S.A. es el vehículo creado para adquirir el 48,8% de las acciones de Red Vial 5. Este vehículo es administrado por BCI Management Administradora General de Fondos S.A. (“BCI Asset Management”). BCI Asset Management (BAM), con 29 años de experiencia, es el tercer mayor administrador de activos en Chile y cuenta con la mejor clasificación de gestión de inversiones (IMQ) otorgada por Fitch Ratings desde 2017.
3. Aenza S.A.A. (antes, Graña y Montero S.A.A.) se constituyó el 12 de agosto de 1996 en el Perú, como resultado de la escisión de Inversiones GyM S.A. Dicha empresa es una corporación regional, integrada y especializada en concesiones de infraestructura, energía, ingeniería y construcción, y en gestión inmobiliaria¹.
4. JJC Contratistas Generales S.A. es un grupo empresarial peruano de alcance internacional, con presencia en Chile y Colombia, especializado en servicios diversificados e integrados de ingeniería y construcción, concesiones de infraestructura y desarrollo inmobiliario fundado en 1955².
5. Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C. es un fondo de inversión conformado por Credicorp Capital y Sura Asset Management. Ambos promotores del fondo cuentan con el know how en la administración de activos en infraestructura, a su vez forman parte de los principales holdings financiero de Perú y Colombia, respectivamente.

II.2. Principales características del contrato de concesión

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

Cuadro N° 1: Aspectos Generales de la Concesión

Concesionario	Norvial S.A.
Accionistas de la Concesión	Inversiones en Autopistas S.A.: 48,8 % Aenza S.A.A.: 18,2 % JJC Contratistas Generales S.A.: 16,8 % Inversiones en Infraestructura Perú S.A.C.: 16,2 %
Modalidad de Concesión	Autofinanciada

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

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



Factor de competencia	Mayor retribución al Estado, la cual ascendió al 5,50 % de sus ingresos mensuales por concepto de Peaje.
Inversión comprometida	USD 173,4 millones
Inversión realizada al 2024	USD 178,2 millones
Inicio de la Concesión	15 de enero de 2003
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	5

Fuente: Ficha de contrato de concesión.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

Fuente: Contrato de Concesión de Norvial.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Modificaciones contractuales

9. Al 31 de diciembre de 2024, se han suscrito cinco (5) adendas al Contrato de Concesión. En el siguiente cuadro se detallan los principales temas abordados en cada adenda, siendo la última de ellas la Adenda N° 5 firmada el 29 de diciembre de 2017, la cual tuvo por objetivo permitir la recepción parcial de las obras de la segunda etapa, así como de las obras nuevas.



Cuadro N° 3: Modificaciones contractuales

Adenda 1	
Fecha de suscripción:	08 de noviembre de 2004
Principales temas:	(1) Modificaciones a las cláusulas: 1.5 (Definiciones), 3.3 k (Fecha de suscripción de Contrato), 4.2 (Plazo), 5.1 – 5.2 (Régimen de Bienes) 5.14 (Áreas de terreno), 5.18 (Devolución de Bienes) 6.1, 6.2, 6.7, 6.19 (Obras de Construcción), 8.17, 8.18, 8.20, 8.24 (Explotación de la Concesión) 9.6, 9.7 (Régimen Económico). 10.2, 10.5 (Régimen de Seguros) 12.4 (Cláusula en los Contratos) 14.2 – 14.7, 14.9, 14.12, 14.13, 14.16 (Caducidad) 15.12, 15.14 (Solución de Controversias). Además, amplía de 180 días a 2 años, desde la fecha de suscripción del contrato, el plazo para que el concedente entregue los predios comprendidos en la primera etapa de construcción.
Adenda 2	
Fecha de suscripción:	31 de octubre de 2005
Principales temas:	(1) Modificaciones a las cláusulas: 8.19 (Retribución), 9.5, 9.6 (Régimen Económico) 11.7 a (Relaciones con Terceros)
Adenda 3	
Fecha de suscripción:	13 de junio de 2008
Principales temas:	(1) Inclusión de la cláusula 6.21 al Contrato de Concesión (Obras complementarias o nuevas vinculadas a mejorar el tránsito)
Adenda 4	
Fecha de suscripción:	23 de diciembre de 2015
Principales temas:	(1) Modificación del diseño de las Obras contempladas en el EDI, debido a la dificultad de liberar el área de la Concesión.
Adenda 5	
Fecha de suscripción:	29 de diciembre de 2017
Principales temas:	(1) Modificación de la cláusula 6.2, con el fin de modificar el monto máximo que se estableció en la Adenda N° 4 para la ejecución de mayores inversiones, debido a modificaciones al Expediente Técnico por problemas en la liberalización de terrenos. (2) Modificar el primer párrafo de la cláusula 6.17, con el fin de viabilizar la aceptación parcial de las Obras de la Segunda Etapa. (3) Incorporación del numeral 6.25 de la sección VI, con el fin de permitir gestiones específicas relacionadas a la liberación de terrenos e interferencias.

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Compromisos de inversión

10. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión la inversión proyectada referencial asciende a USD 61,4 millones (sin IGV). Dichas inversiones comprenden las labores de construcción que deben ser ejecutadas en dos (02) etapas.
11. La primera etapa comprende la ejecución de obras por un monto referencial de USD 26,4 millones (sin IGV), las cuales deben iniciarse a más tardar a los dos (2) años calendario contados a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión. En particular, conforme a lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, durante la primera etapa se tiene previsto la ejecución de las siguientes obras:
 - (i) La construcción del Evitamiento Huacho-Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y Desvío Ambar-Pativilca (Tramo 3, Calzada Este), construyéndose una sola calzada en dos sentidos.
 - (ii) El reforzamiento de la calzada existente entre Primavera y el Desvío Ambar a nivel de acabado, como parte de la autopista.
 - (iii) Los intercambios Huacho y Pativilca, con las características definitivas.
 - (iv) Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido.
 - (v) La parte correspondiente a las calzadas que se construirán en esta etapa de los puentes Huaura y Pativilca, pudiendo el Concesionario a su criterio construir



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

Esquema tarifario

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

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

Donde:

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

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



TC : es el tipo de cambio, definido en el Contrato.
IPC : es el Índice de Precios al Consumidor, publicado por el INEI.

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

Pagos al Estado

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

II.3. Área de Influencia

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



Fuente: Memoria Institucional del Ositrán, año 2016.



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

II.4. Infraestructura y equipos de la Concesión

24. En cuanto a infraestructura, como se indicó anteriormente, la concesión comprende un total de 182,66 kilómetros de carretera, distribuidos en tres (3) tramos desde la Autopista de Ancón hasta la ciudad de Pativilca:
 - Tramo Ancón – Huacho (103 km);
 - Serpentín de Pasamayo (22 km);
 - Tramo Huacho – Pativilca (57 km).
25. Asimismo, se cuenta con tres (3) estaciones de peaje, ubicadas en Serpentín de Pasamayo, Paraíso (Huacho) y Variante de Pasamayo, y con dos (2) estaciones de pesaje en las cuales la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) controla el peso y las dimensiones permitidas de las unidades vehiculares.
26. Como parte del equipamiento, NORVIAL cuenta con alrededor de 20 unidades de postes SOS, los cuales se encuentran instalados a una distancia de 10 kilómetros a lo largo de la vía, permitiendo a los usuarios comunicarse directamente con la Central de Emergencias que atiende las 24 horas del día brindando auxilio mecánico, atención médica y traslado de ambulancias. Asimismo, para atender emergencias, el concesionario cuenta con 4 grúas para atender las emergencias de los vehículos ligeros o pesados, así como con 2 ambulancias operadas por un médico de emergencia y un paramédico, y se encuentran ubicadas en los peajes de Serpentín de Pasamayo y Paraíso.
27. Además, NORVIAL cuenta con furgonetas y motocicletas, las cuales contribuyen con la vigilancia, manteniendo la seguridad a lo largo de la carretera.

II.5. Hechos de importancia

28. El MTC anunció la implementación de un sistema inteligente en la Variante de Pasamayo, específicamente entre los kilómetros 52 y 70 de la Panamericana Norte, con el objetivo de reducir accidentes causados por la densa neblina en la zona. Este sistema, desarrollado por Norvial, incluye un radar para detectar vehículos y su velocidad, así como balizas antiniebla. El detalle principal está en que cuando la visibilidad sea inferior a 50 metros, el radar enviará información a un Controlador Lógico Programable (CLP), que activará un haz de luz láser para delinear la carretera.
29. Durante 2024, el Concesionario viene implementando sistema inteligente con radar, balizas y láser para mejorar la visibilidad y prevenir accidentes por neblina (km 52 al 70) en la Variante de Pasamayo. Además, en el distrito de Chancay, está a cargo de construir dos pasos a desnivel (km 79+940 y km 79+470) para mejorar la seguridad peatonal y vehicular, actividad que viene coordinando con el MTC.
30. Durante 2024, se ejecutaron las siguientes obras complementarias:



- I. **Paso a Desnivel Inferior Peatonal y de Vehículos Menores Km 79+940** (Ejecutada y concluida).
- II. **Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 79+470** (Ejecutada y concluida).
- III. **Mejoramiento del Intercambio Medio Mundo km 171+310** (Ejecutada y concluida).
- IV. **Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 171+785** (Ejecutada y concluida).
- V. **Paso a Desnivel Inferior Peatonal Km 181+320** (Ejecutada y concluida).
- VI. **Puente Peatonal Km 181+950** (En proceso de rescate arqueológico).

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

31. Los servicios públicos prestados por el Concesionario, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
 - i) Servicios Obligatorios, que comprende aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - ii) Servicios Opcionales, que comprende aquellos servicios que, sin ser indispensables, aportan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios.
32. Entre los Servicios Obligatorios se tienen los siguientes:
 - Central de Emergencias, disponible las 24 horas.
 - Sistema de Comunicación en Tiempo Real de Emergencia (postes SOS), cuyos terminales están ubicados a una distancia máxima de 10 kilómetros entre cada uno.
 - Servicio de Auxilio Médico cada 100 km.
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Grúa.
 - Oficinas para la Policía Nacional del Perú en las estaciones de peaje.
 - Seguro de Accidentes (cobertura por muerte, invalidez y gastos de curación).
33. Cabe indicar que los Servicios Obligatorios por los que se permitirá cobrar al Concesionario son:
 - Servicios Higiénicos cada 100 km.
 - Servicio de Auxilio Mecánico y Remolque por distancias mayores a 100 km.
 - Oficinas y equipamiento adicionales para la Policía Nacional del Perú.
34. Por su parte, los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
 - Servicio de Código rápido.
 - Sistema de vales prepago.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

IV.1. Tráfico vehicular

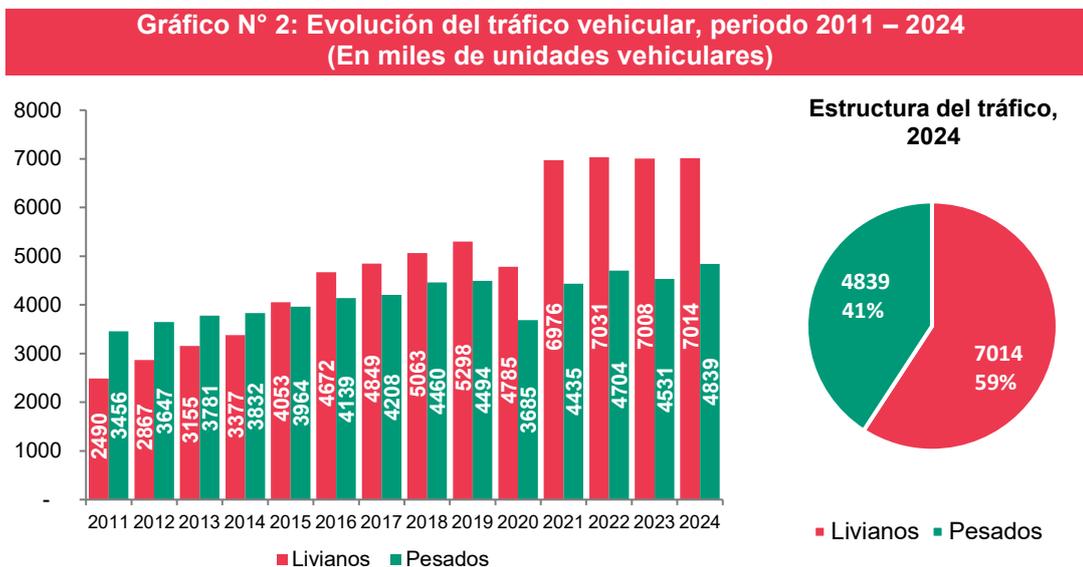
35. A continuación, se presenta la evolución del tráfico en número de unidades vehiculares, así como en número de ejes cobrables. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación, las cuales han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁴.

⁴ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.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



Unidades vehiculares

36. En el siguiente gráfico se muestra la evolución del tráfico de vehículos en la concesión entre los años 2011 y 2024, así como la participación del tráfico por tipo de vehículo en el año 2024. Como se aprecia, el número de vehículos que transitó por la carretera durante el año 2024 alcanzó los 11,8 millones de vehículos, lo que representó un incremento de 2,7 % con relación al 2023. De manera desagregada, el tráfico de vehículos livianos y vehículos pesados creció 0,1 % y 6,8 %, respectivamente.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

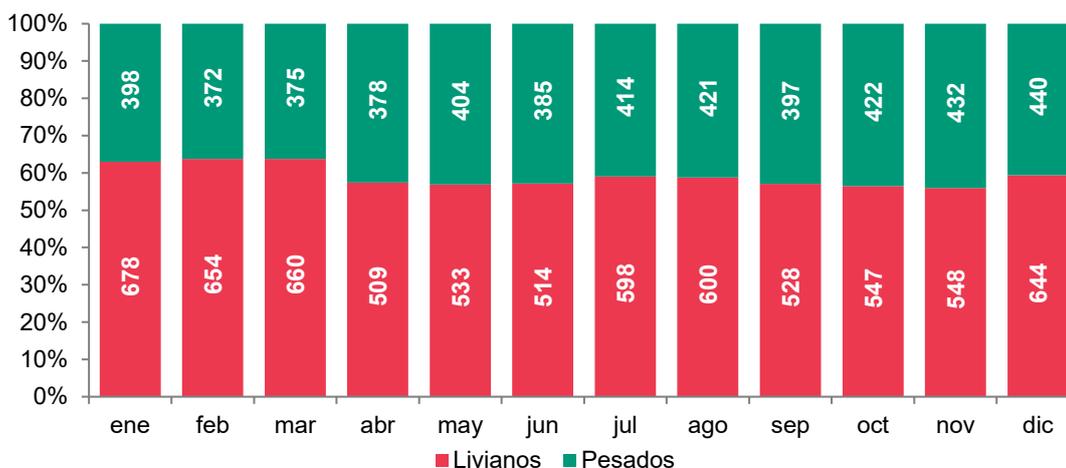
Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Cabe precisar que, del total de vehículos que circularon por la vía, el 59,2 % fueron vehículos livianos (7,01 millones) y el 40,8 % restante fueron vehículos pesados (4,84 millones). Como se observa en el gráfico anterior, a partir del año 2015 el tráfico de vehículos livianos ha superado al flujo de vehículos pesados. Al cierre de 2024 circularon por la vía alrededor de 2,2 millones de vehículos livianos más que los vehículos pesados.
38. En el siguiente gráfico se muestra el tráfico mensual por tipo de vehículo en el 2024. Como se aprecia, el tráfico de vehículos livianos presentó mayor participación en todos los meses del 2024.

mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Gráfico N° 3 Tráfico mensual por tipo de vehículo, año 2024
(En miles de unidades vehiculares)

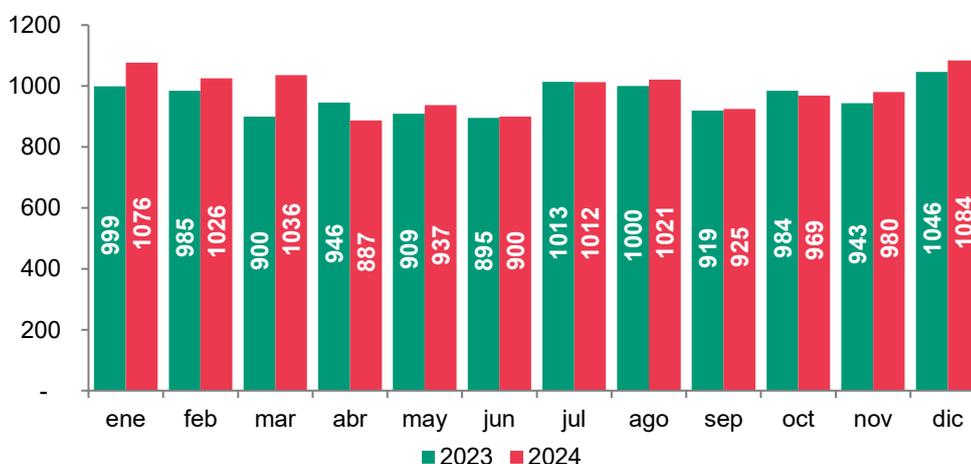


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Con relación al flujo vehicular mensual, se puede apreciar que en la mayoría de meses se registró una variación positiva en el flujo vehicular en relación a similares meses del año anterior, siendo los meses de enero, febrero y marzo los de mayor crecimiento, con tasas de 7,8 %, 4,2 % y 15,1 %, respectivamente. Por el contrario, solo en 3 meses del 2024 se registró una caída en el tráfico, respecto al año anterior, siendo estos los meses de abril (-6,2 %), julio (-0,1 %) y octubre (-1,6 %).

Gráfico N° 4 Evolución del tráfico mensual, años 2023 y 2024
(En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Con relación a la distribución del flujo vehicular entre las diferentes estaciones de peaje en el 2024, se puede observar que la estación Variante de Pasamayo recibió la mayor cantidad de tráfico, con 5,26 millones de vehículos (44,4 % del total), seguida por la estación Paraíso con 4,36 millones de vehículos (36,8 %); mientras que, la estación de Serpentín de Pasamayo recibió 2,23 millones de vehículos, representando el 18,8 % del tráfico total. De otro lado, el tráfico de vehículos en las estaciones de Paraíso y Variante de Pasamayo se incrementó en 2,8 % y 6,0 % en relación al 2023, respectivamente, mientras que el tráfico en la estación Serpentín de Pasamayo disminuyó en 4,5 % con relación al 2023, impulsado en gran parte por la disminución del tráfico de vehículos ligeros (-91,6 %).



Cuadro N° 4: Variación del tráfico por tipo de vehículos, años 2023 y 2024
(En miles de unidades vehiculares)

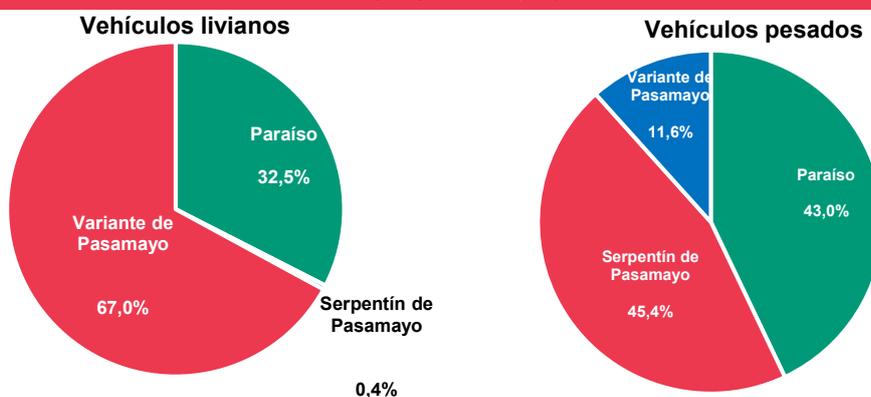
Tipo de vehículo	Unidad de peaje	2023	2024	Flujo	var. %
Livianos	Paraíso	2271	2282	11	0,5 %
	Serpentín de Pasamayo	358	30	-328	-91,6 %
	Variante de Pasamayo	4378	4701	323	7,4 %
Pesados	Paraíso	1970	2078	108	5,5 %
	Serpentín de Pasamayo	1976	2199	223	11,3 %
	Variante de Pasamayo	585	562	-23	-4,0 %
Total	Paraíso	4242	4361	119	2,8 %
	Serpentín de Pasamayo	2334	2229	-105	-4,5 %
	Variante de Pasamayo	4963	5263	300	6,0 %

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Respecto a la variación del tráfico de vehículos livianos, la estación en la que se presentó un mayor crecimiento fue en la Variante de Pasamayo, siendo 7,4 % mayor al nivel registrado en el año 2023. En tanto, el mayor incremento de vehículos pesados se dio en la estación de peaje de Serpentín de Pasamayo (11,3 % respecto del 2023).
- Con relación a la participación del tráfico por tipo de vehículo y unidad de peaje, tal como se observa en el siguiente gráfico, en el caso de los vehículos livianos, la estación Variante de Pasamayo concentró el 67,0 % del tráfico, seguido de la estación Paraíso que concentró el 32,5 %, mientras que la estación Serpentín de Pasamayo concentró apenas el 0,4 %. Por otro lado, en lo que respecta al tráfico de vehículos pesados, la estación Serpentín de Pasamayo concentró el 45,4 % del tráfico, seguido de la estación Paraíso con el 43,0 % y la estación Variante de Pasamayo con el 11,6 %.

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



Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

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

Ejes cobrables

- En cuanto al número de ejes cobrables en el caso de los vehículos pesados, se registró una mayor afluencia de tráfico de aquellos con 2, 3 y 6 ejes, siendo los vehículos pesados de 6 ejes



los que contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables (54,0 %), tal como se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5: Tráfico de vehículos pesados por estación de peaje, 2024 (En unidades vehiculares y ejes cobrables)									
Unidad de peaje	Número de ejes cobrables								Total
	2	3	4	5	6	7	8	9	
Unidades vehiculares									
Paraíso	453 367	554 506	125 582	162 246	766 152	15 187	1165	123	2 078 328
Serpentín de Pasamayo	530 216	293 113	130 251	206 904	1 020 106	16 623	1359	104	2 198 676
Variante de Pasamayo	195 284	350 616	15 351	48	252	5	0	2	561 558
Ejes cobrables									
Paraíso	906 734	1 663 518	502 328	811 230	4 596 912	106 309	9320	1107	8 597 458
Serpentín de Pasamayo	1 060 432	879 339	521 004	1 034 520	6 120 636	116 361	10 872	936	9 744 100
Variante de Pasamayo	390 568	1 051 848	61 404	240	1512	35	0	18	1 505 625

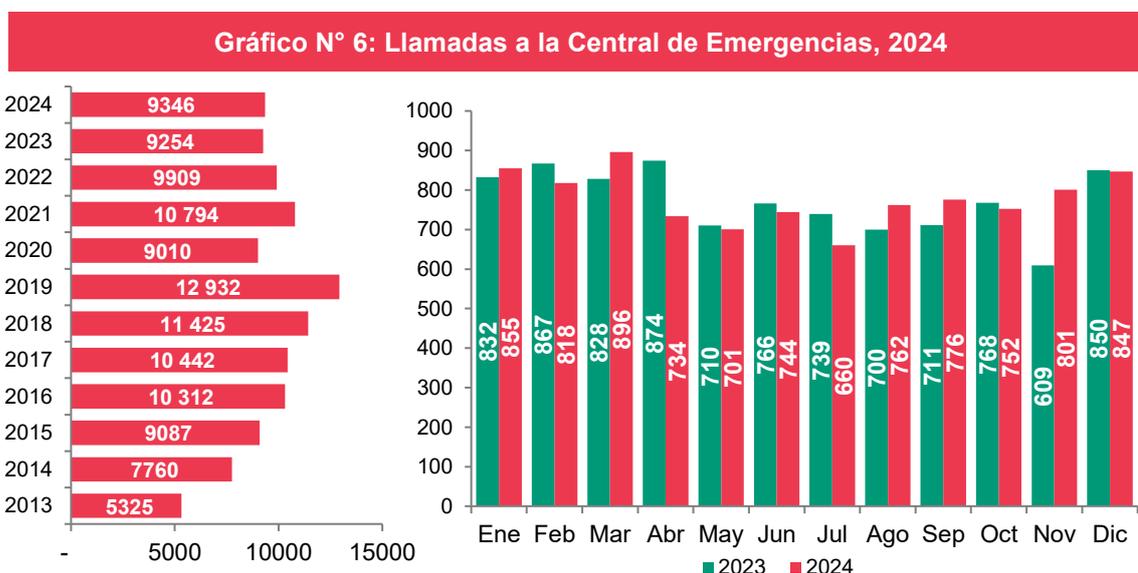
Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. En línea con el mayor tráfico de vehículos pesados, la estación Serpentín de Pasamayo es la que presenta mayor tráfico en términos de ejes cobrables, con 8,74 millones de ejes, siendo el tráfico caracterizado en su mayoría por vehículos con 6 ejes cobrables (6,12 millones).

IV.2. Servicios complementarios

46. Durante el año 2024, el número de llamadas realizadas por los usuarios a la Central de Emergencias para reportar incidentes o accidentes fue de 9346 cifra que representó un aumento de 1,0 % con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (9254). Asimismo, los meses de enero, marzo y diciembre del 2024 fueron los meses con el mayor número de reportes de emergencias.



Fuente: NORVIAL

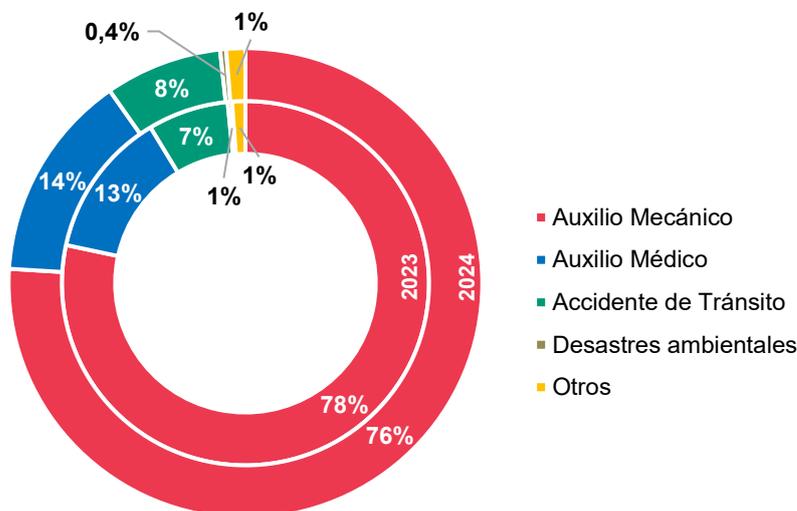
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

47. De manera desagregada, el principal motivo de las llamadas de emergencia realizadas durante el año 2024 fueron las solicitudes de auxilio mecánico, concentrando alrededor del 76,0 % de las llamadas de emergencia, proporción inferior a la registrada en el 2023 (78,0 %). Otro motivo



de llamada también recurrente, pero en menor frecuencia, es el auxilio médico, que en 2024 tuvo una participación de 14,0 %.

Gráfico N° 7: Motivo de llamada de emergencia, 2023 - 2024



Fuente: NORVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

48. Como se puede observar en el siguiente cuadro, del total de llamadas de emergencia registradas durante el año 2024, la mayoría de los usuarios se comunicaron con el Concesionario a través de sus celulares (alrededor del 96,7 % de las llamadas). Ello contrasta con el nivel bastante bajo de las comunicaciones a través de los postes SOS con únicamente el 0,4 % de las llamadas. Por su parte, el 14,7 % de los incidentes reportados a través de las llamadas de emergencia tuvieron por efecto interrumpir la vía.

Cuadro N° 6: Motivo de llamadas de emergencia y características, 2024
(Número de Llamadas de emergencia)

Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Celular	Otros	Postes SOS	
Auxilio Mecánico	878	6223	6794	270	37	7101
Auxilio Médico	245	1092	1333	2	2	1337
Accidente de Tránsito	212	536	746	0	2	748
Eventos ambientales	19	9	38	0	0	38
Otros	24	98	122	0	0	122
Total	1378	7958	9033	272	41	9346

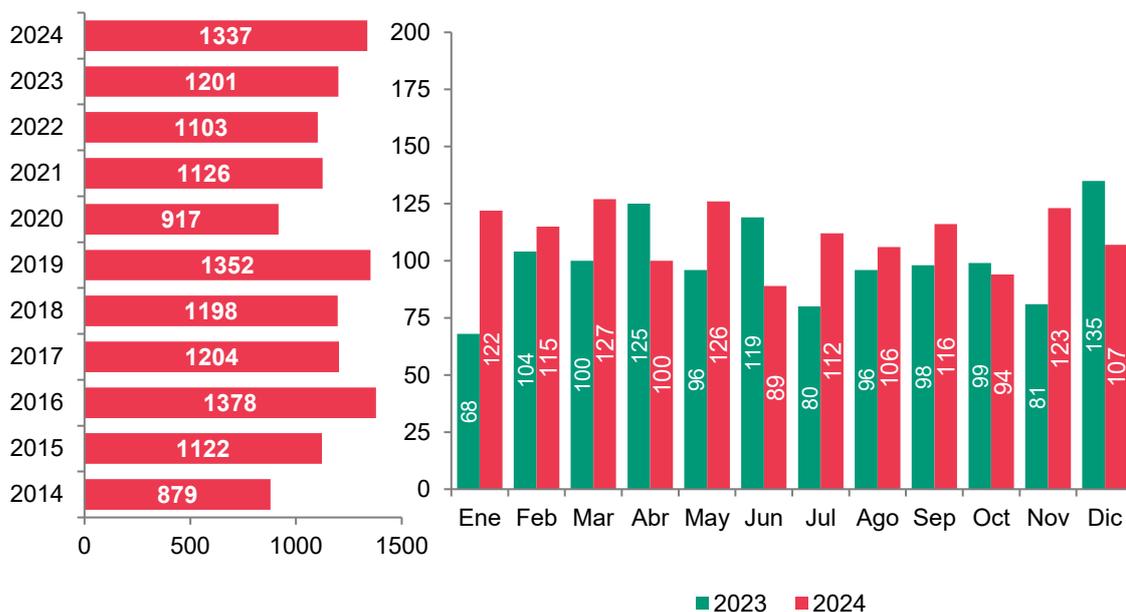
Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

49. En lo que respecta a asistencias médicas, durante el 2024 se presentaron 1337 auxilios médicos, cifra que representó un aumento de 11,3 % con relación a las asistencias médicas brindadas el año anterior (1201). Asimismo, en los meses de marzo, mayo y noviembre de 2024 se presentaron el mayor número auxilios médicos alcanzando las 127, 126 y 123 asistencias médicas, respectivamente.



Gráfico N° 8: Asistencias médicas

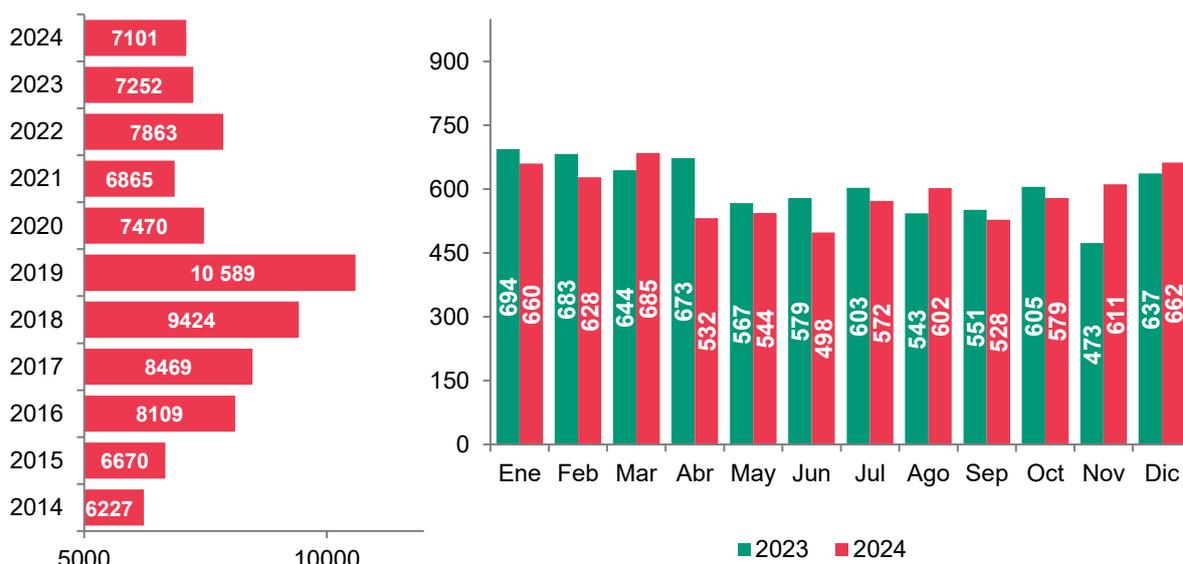


Fuente: NORVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

50. En cuanto a las asistencias mecánicas, en el siguiente gráfico se presenta que, en el 2024, el número de prestaciones por auxilio mecánico que realizó el Concesionario disminuyó a 7101, lo cual representó una reducción del 2,1 % respecto al año anterior. Al observar dicha información a nivel mensual, se puede identificar que en los meses de marzo y diciembre de 2024 se presenta el mayor número de solicitudes de asistencias mecánicas, específicamente, 685 y 662, respectivamente.

Gráfico N° 9: Asistencias mecánicas, 2014-2024



Fuente: NORVIAL

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



V. RÉGIMEN DE TARIFAS

51. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado al cobro de una Tarifa (compuesta por el Peaje más el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro aporte de ley) como contraprestación por el servicio público materia del Tramo Ancón – Huacho – Pativilca de la Carretera Panamericana Norte.
52. El Peaje está regulado, siendo reajustado anualmente en función de: (i) las variaciones del Índice de Precios del Consumidor (IPC) de Perú y el *Consumer Price Index* (CPI) de EEUU; y, (ii) las devaluaciones del Nuevo Sol frente al Dólar⁵.
53. A partir del 16 de julio de 2024 el concesionario está obligado a cobrar la nueva tarifa ajustada por inflación, la cual pasó de S/ 9,90 a S/ 10,40 por eje, si es pesado y, por vehículo si es ligero, representando un incremento de 5,1 % con relación a la tarifa del año anterior. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas vigentes durante el 2024.

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

Concepto	Unidad de Cobro	Hasta 16/07/2023		A partir 16/07/2024	
		Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)	Peaje	Tarifa (Peaje + IGV)
Vehículos Ligeros	Por unidad	8,39	9,90	8,81	10,40
Vehículos Pesados	Por eje	8,39	9,90	8,81	10,40

Fuente: Norvial.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

VI. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

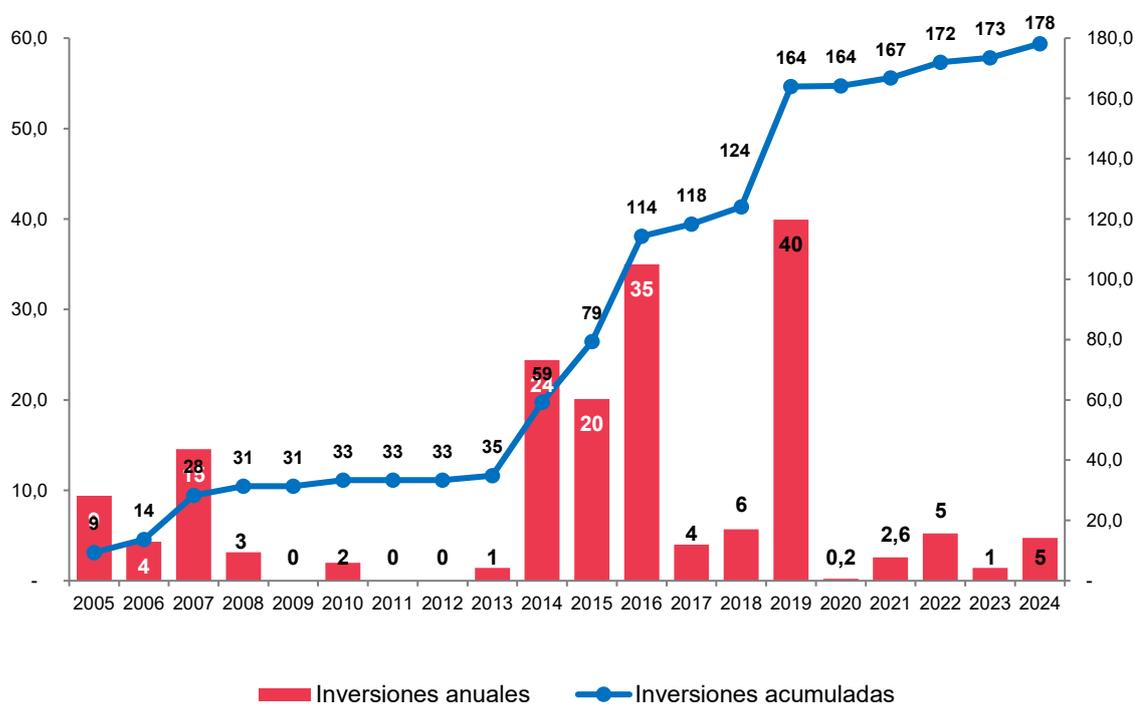
55. Al cierre del año 2024, las inversiones acumuladas ejecutadas por el concesionario, que han sido reconocidas por el Regulador, ascendieron a USD 178,2 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance de 102,75 % de ejecución de la inversión comprometida (USD 173,4 millones, incluido IGV)⁶. Cabe mencionar que, la inversión comprometida por el concesionario incluye las obras de la primera y segunda etapa previstas en el Contrato de Concesión, así como obras complementarias y adicionales.

⁵ De acuerdo con la Resolución de Gerencia General N°035-2007-GG-OSITRAN, se aprobó que a partir del 16 de julio del 2007, la sociedad concesionaria realice un ajuste ordinario por inflación cada 12 meses, de acuerdo con la fórmula indicada en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.

⁶ Cabe mencionar que el 14 de junio de 2024 se actualizó el monto referido al compromiso de inversión, agregándose el monto de inversión de la Obra Complementaria Paso a Desnivel Inferior Peatonal y de Vehículos Menores (Km. 79+940).



**Gráfico N° 10: Evolución de Inversiones reconocidas, 2024
(En millones de USD, con IGV)**



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

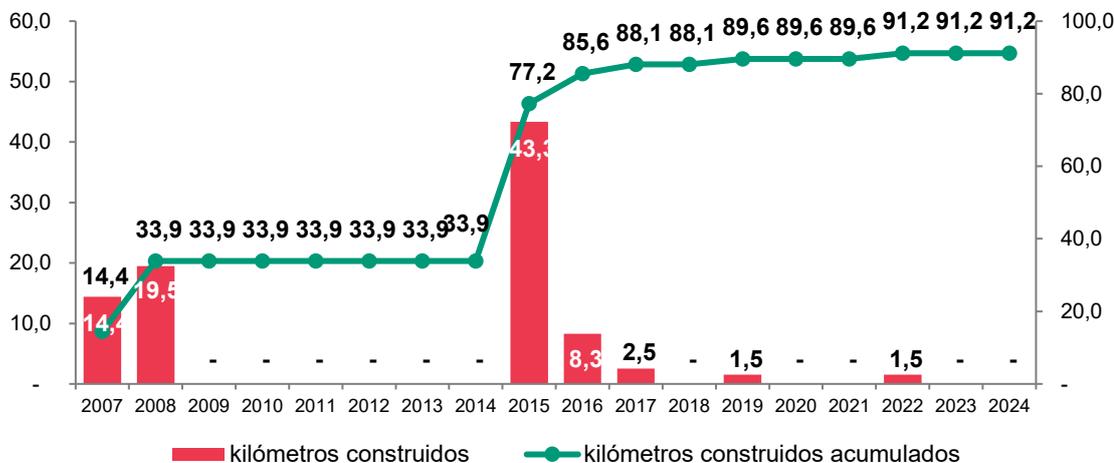
56. Durante el año 2024, la inversión reconocida al Concesionario por parte del Ositrán fue de USD 4,7 millones (incluye IGV), lo que representa un incremento de más del triple del monto reconocido en 2023 (USD 1,4 millones incluido IGV).
57. Con relación al avance físico de carreteras, se tiene que a diciembre de 2024 se han culminado las obras de construcción comprendidas en la primera etapa (33,9 kilómetros) y se ha logrado un avance del 100,0 % de obras de la segunda etapa en relación con el total de kilómetros comprometidos para construcción (57 kilómetros), lo cual incluye la construcción de la segunda calzada que une el tramo Huacho – Pativilca, cuatro intercambios viales, tres pasos a desnivel, dos puentes peatonales y tres puentes sobre ríos⁷.
58. Del mismo modo se han culminado todas las obras no sujetas a la restricción de liberación de predios, así como la construcción de los puentes sobre los ríos Huara, Supe y Pativilca, y la construcción de los Intercambios Viales: Huaura, Medio Mundo, San Nicolás y Barranca (sin el Ramal N° 2 por falta de liberación de predios e interferencia). Como se observa en el siguiente gráfico, al cierre del año 2024, el Concesionario ha construido 91,2 kilómetros de carretera.

⁷

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



Gráfico N° 11: Evolución de kilómetros construidos de carretera, 2007-2024
(En kilómetros)



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

VI.2. Pagos al Estado

59. Como se indicó anteriormente, el Concesionario debe efectuar pagos a favor del Estado por dos conceptos: Retribución al Estado y Aporte de Regulación.
60. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el concesionario realiza pagos mensuales por concepto de Aporte por Regulación, los cuales corresponden al 1% de los ingresos facturados deduciendo el IGV. Durante el año 2024, el monto efectivamente pagado por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,53 millones, lo que representa un incremento de 14,4 % con relación al aporte del año 2023, el cual ascendió a S/ 2,21 millones.
61. En el siguiente gráfico, se muestra la evolución del Aporte por Regulación mensual del año 2023 y 2024. Como se aprecia, los aportes pagados en la mayoría de los meses de 2024 fueron superiores respecto a los montos pagados en el año 2023, a excepción de los meses de abril y mayo, donde los montos de cada mes del año 2024 fueron inferiores al del año anterior.

Gráfico N° 12: Aporte por Regulación, 2023-2024
(En miles de Soles)

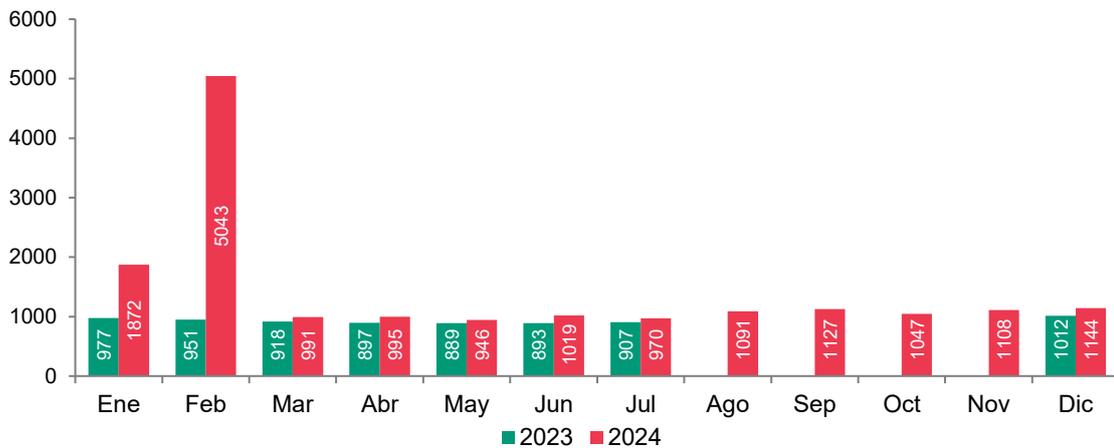


Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



62. Por otra parte, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario también debe realizar pagos mensuales al MTC por concepto de retribución al concedente correspondientes al 5,5 % del total de ingresos facturados por tarifa de peaje, lo cual se destina al fondo vial. Así, durante el año 2024, la retribución que realizó el Concesionario ascendió a S/ 17,4 millones, lo que representó un importante incremento de 133,1 % con relación al año anterior. Este incremento se debe a que, en febrero de 2024, el Concesionario regularizó los pagos por retribución dejados de pagar en los meses de agosto, setiembre, octubre y noviembre de 2023, según la Primera acta de acuerdo parciales de trato directo con fecha 07/08/2023 y la Segunda acta de acuerdos parciales de trato directo con fecha 11/08/2023. Por ello, en febrero de 2024, el Concesionario pagó un monto ascendente a S/ 5 millones.

Gráfico N° 13: Retribución al concedente, 2023-2024
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Niveles de servicio

63. De acuerdo con el contrato de concesión, los bienes y la infraestructura vial de la concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, drenajes, señalética, calidad de la circulación, entre otros. El Regulador debe fiscalizar el cumplimiento de los niveles de servicio, y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
64. Sobre el particular, los indicadores a tomar en cuenta en la medición del nivel de servicio son: i) el Nivel Global de Servicio, y ii) el Índice de Rugosidad Internacional (IRI). El Nivel del Servicio Global se construye mediante una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores de calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, de la misma forma con el derecho de vía y la seguridad de esta, mientras que el IRI es un indicador de confort y seguridad en la vía.
65. En el Contrato de Concesión, no se indica un umbral mínimo para el nivel Global de Servicio, sino la obligación del concesionario de cumplir con un conjunto de parámetros, los cuales están establecidos en el Anexo I y II del Contrato de Concesión. Para el año 2024, el concesionario ha cumplido con todos los parámetros de los niveles de servicios. De la misma manera, el IRI calculado en la última evaluación fue de 1,38, el cual es menor a 3,5 (umbral máximo establecido en el contrato de concesión)⁸.

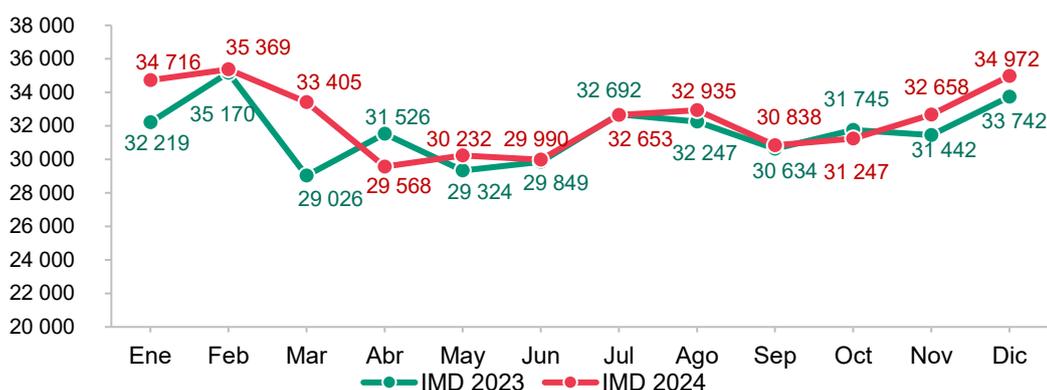
⁸ Para mayor detalle sobre los niveles de servicio exigidos al concesionario revisar el Anexo I y II del contrato de concesión.



VII.2. Indicadores de tráfico

66. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)⁹, el cual se basa en información que provee el concesionario referido al tránsito diario promedio por las vías. Como se observa en el siguiente gráfico, en abril, julio y octubre de 2024, el IMD fue inferior respecto a similares meses de 2023.

Gráfico N° 14: intensidad Media Diaria (IMD), 2023 – 2024
(unidades vehiculares)



Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Cabe señalar que, en promedio, durante el año 2024 el número de vehículos diarios fue de 32 382, cifra superior en 2,4 % de lo registrado en el 2023. Esto quiere decir que, durante el 2024, las estaciones de peaje contabilizaron en promedio 32 382 cobros por día de los vehículos que transitaron por la vía.

VII.3. Accidentes

68. Durante el 2024, el número de accidentes ocurridos en la concesión ascendió en 730, cifra 15,3 % superior respecto del año anterior en el cual se registraron 633 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos aumentó en 11,5 % (de 585 a 652 heridos) y la cifra de víctimas mortales aumentó en un 57,6 % (de 33 a 52 fallecidos) entre 2023 y 2024.

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	186	234	25	2795	641	26
2015	189	307	39	3324	767	46
2016	222	308	42	4386	1 002	66
2017	214	316	37	3532	642	47
2018	295	302	39	1914	750	94
2019	297	323	35	1783	762	42
2020	275	214	30	1061	409	33
2021	359	293	37	977	535	40
2022	381	235	27	1173	466	29
2023	310	292	31	995	585	33
2024	361	327	42	1336	652	52

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

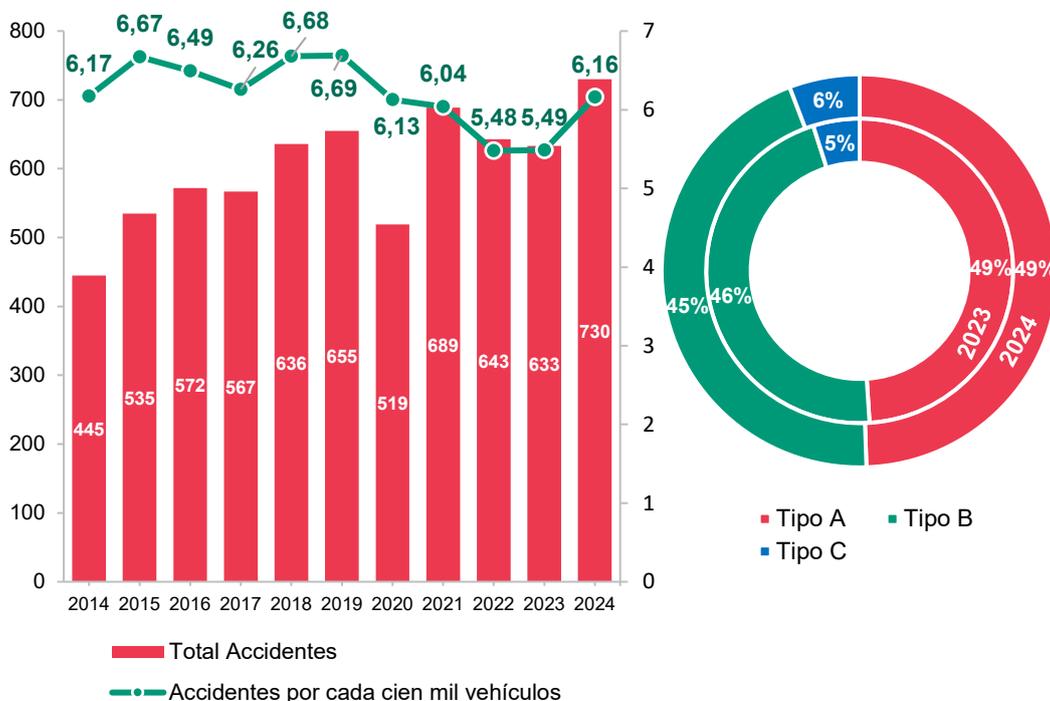
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

⁹ El IMD mensual resulta de dividir el tráfico registrado en un determinado mes (medido en número de vehículos) entre el número de días de ese mes.



69. En el siguiente gráfico se muestra que la cantidad de accidentes ocurridos por cada cien mil vehículos aumentó de 5,5 a 6,2 accidentes en el 2024, lo que evidencia un aumento de la cantidad de accidentes, cifra que se encuentra alineada con el incremento del número de accidentes en términos absolutos en el último año.

Gráfico N° 14: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2024

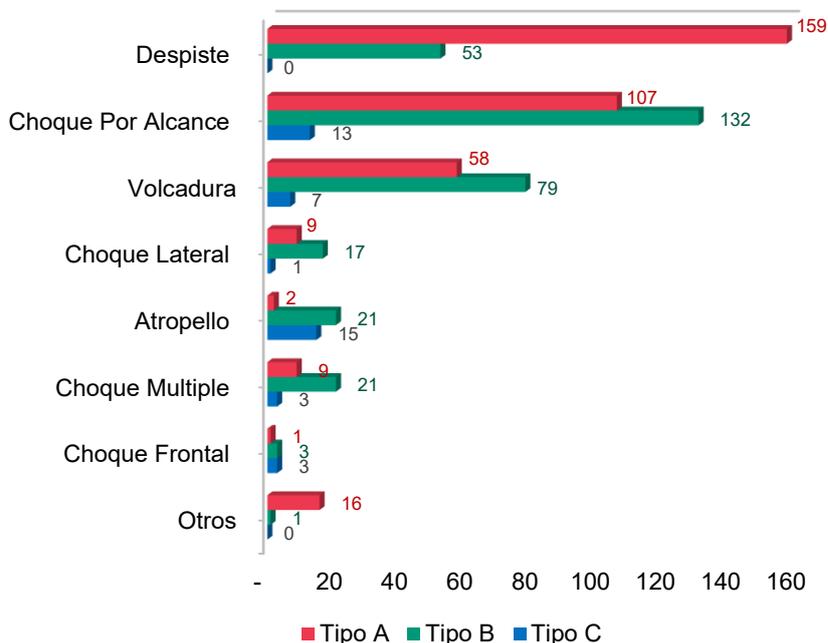


Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
Tipo B: Accidentes con personas heridas.
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

70. De los 730 accidentes acontecidos en el 2024, el 5,8 % (42) de ellos trajeron como consecuencia pérdidas humanas, el 44,8 % (327) tuvieron como consecuencia personas heridas y el 49,5 % (361) restante solo conllevaron daños materiales. En comparación con el año 2023, se amplió la participación del número de accidentes que tuvieron como consecuencia a personas, pasando de 4,9 % a 5,8 %, respectivamente.
71. En el siguiente gráfico se muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según el tipo de accidente ocurrido. Así, los principales tipos de accidente ocurridos en la vía corresponden a despistes y choques por alcance con 212 y 252 eventos, respectivamente, presentándose una mayor cantidad de eventos con daños materiales para el caso de despistes; y mayor cantidad de personas heridas para el caso de choques por alcance.



Gráfico N° 15: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024



Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

72. En el siguiente cuadro se muestra el número de personas heridas o fallecidas según el tipo de accidente. Se observa que 652 personas resultaron heridas por accidentes de tránsito en el 2024 de los cuales el 40,5 % (264) fueron a causa de choques por alcance, el 27,8 % (181) a causa de volcaduras y el 11,2 % (73) fue a causa de despistes de vehículos. Por su parte, con relación al número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en el 2024, se registraron un total de 52 fallecidos, de los cuales el 34,6 % (18) de ellos se debieron a choques por alcance, el 28,8 % (15) fueron a causa de atropellos y un 15,4 % (8) por volcadura, entre otros.

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

Tipo de accidente	Personas Heridas		Personas Fallecidas	
	Número	(%)	Número	(%)
Volcadura	181	27,8 %	8	15,4 %
Choque Por Alcance	264	40,5 %	18	34,6 %
Despiste	73	11,2 %	0	0,0 %
Choque Lateral	38	5,8 %	1	1,9 %
Choque Multiple	59	9,0 %	6	11,5 %
Atropello	22	3,4 %	15	28,8 %
Choque Frontal	13	2,0 %	4	7,7 %
Otros	2	0,3 %	0	0,0 %
Total	652	100 %	52	100 %

Fuente: Norvial.

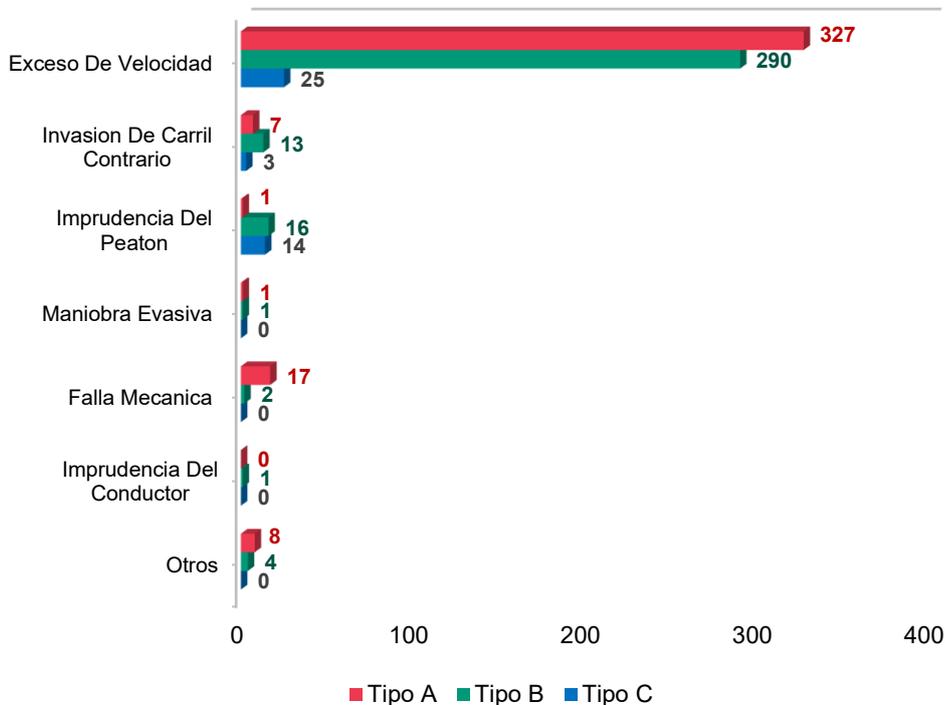
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

73. En el siguiente gráfico se muestra el número de accidentes acontecidos en la vía, según su tipo, es decir, A (con daños materiales), B (Con Heridos) y C (Con pérdidas Humanas). Al



respecto, la principal causa de los accidentes corresponde al exceso de velocidad con 642 eventos, que concentra el 87,9 % del total de accidentes, seguido por la imprudencia de los peatones con 31 accidentes (4,2 %) e invasión de carril con 23 accidentes (3,2%), entre otros.

Gráfico N° 16: Accidentes según tipo de consecuencia y causa probable, 2024



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

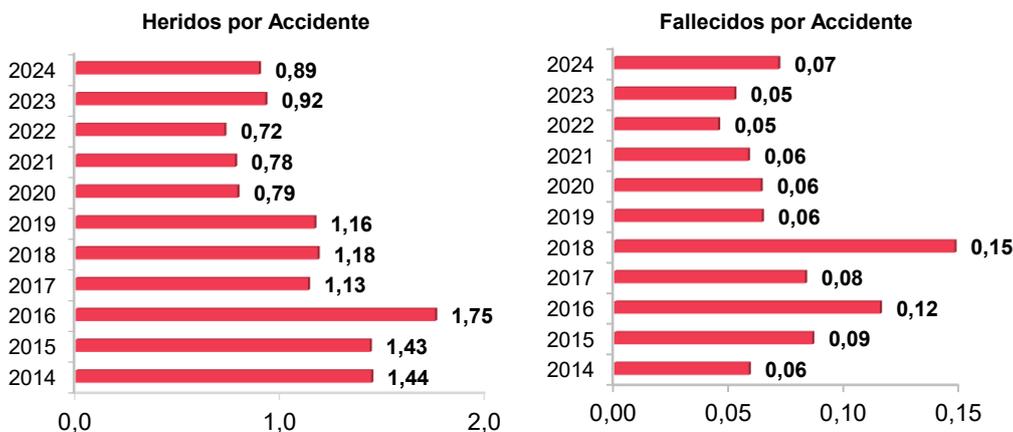
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

74. En cuanto a los indicadores de accidentes, en el siguiente gráfico se puede observar que la cantidad de heridos por accidentes disminuyó, al pasar de 0,92 heridos por cada accidente en el 2023 a 0,89 heridos por cada accidente en el 2024. Por otro lado, se aprecia que la cantidad de fallecidos por accidente aumentó al pasar de 0,05 en el 2023 a 0,07 en el 2024.

Gráfico N° 17 : Indicadores de accidentes, 2014 – 2024



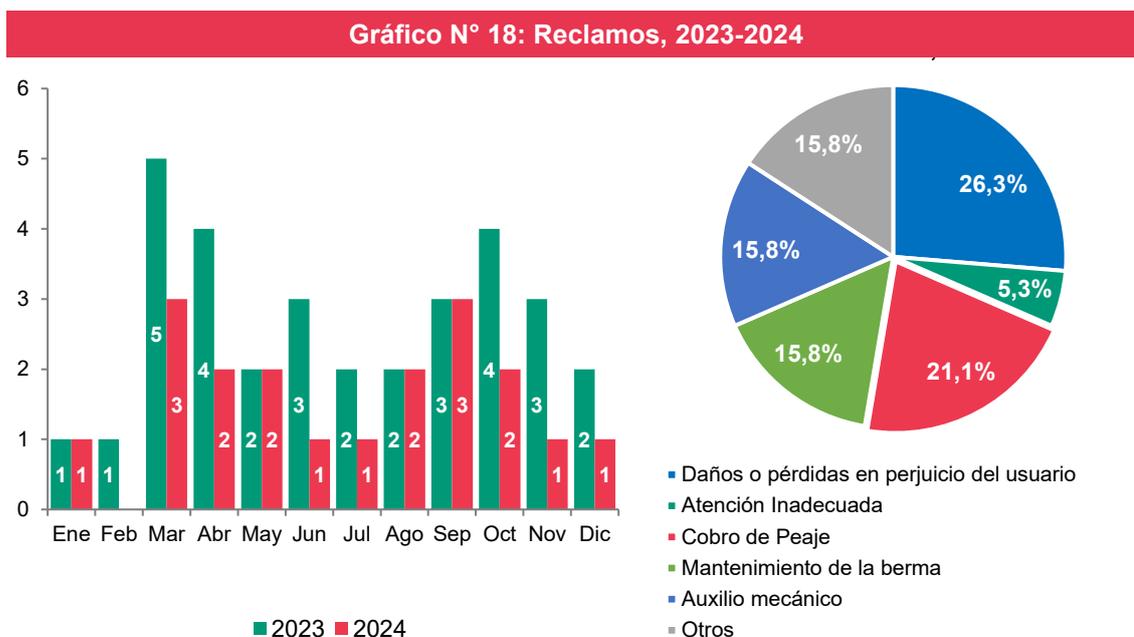
Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



VII.4. Reclamos

75. Durante 2024, se registraron 19 reclamos por parte de los usuarios en relación con los servicios brindados por el concesionario, lo que significó una reducción del 40,6 % respecto a los 32 reclamos presentados en 2023. Del total, el 26,3 % (5 casos) estuvo relacionado con daños o pérdidas sufridas por los usuarios; el 21,1 % (4 casos), con el cobro de tarifas; el 15,8 % (3 casos), con el mantenimiento de la berma; otro 15,8 % (3 casos), con el servicio de auxilio mecánico; un 5,3 % (1 caso), con atención inadecuada; y el 15,8 % restante (3 casos), con otros motivos.



Fuente: Norvial

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - Ositrán.

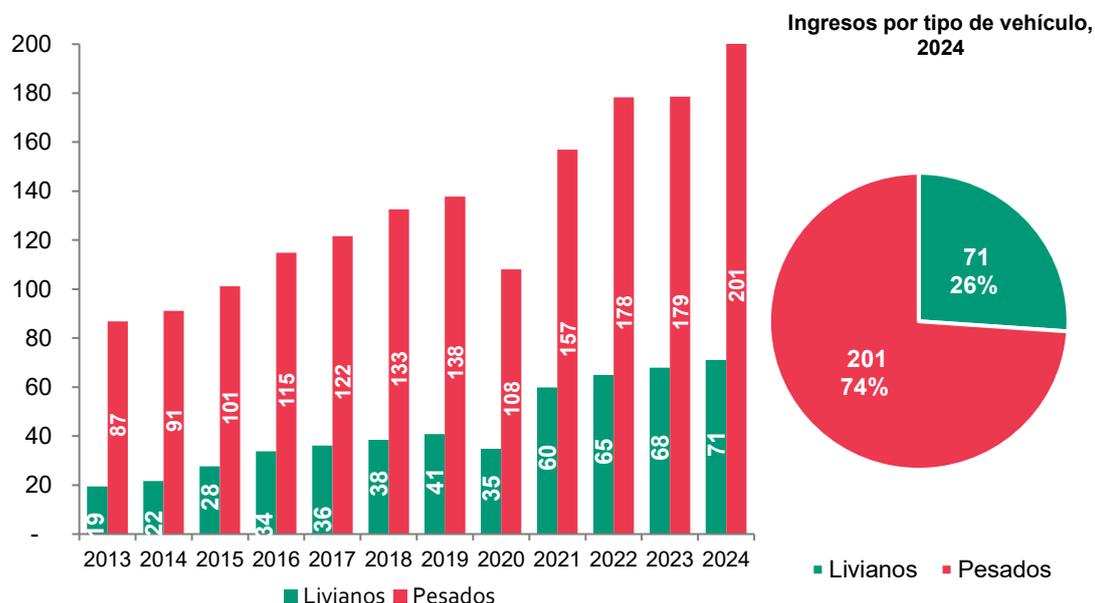
76. Cabe señalar que, del total de reclamos presentados al cierre del año 2024, el 57,9 % (11 reclamos) fue declarado infundado, el 10,5 % (2 reclamos) fue declarado fundado, el 5,3 % (1 reclamo) fue declarado inadmisibles. En tanto, el 21,1 % de los reclamos fue concluido por desistimiento.

VIII. INDICADORES COMERCIALES

77. Durante 2024, los ingresos por recaudación de peaje de Norvial ascendieron a S/ 272,3 millones, cifra que representó un crecimiento de 10,5 % en relación con los ingresos registrados en 2023, debido al efecto precio, pues la tarifa de peaje se incrementó en 5,1 % y, además, por el aumento del tráfico también (2,7 %). La mayor proporción de los ingresos por recaudación de peaje provienen principalmente del cobro a vehículos pesados, representando el 74 % del total de ingresos en el 2024.



**Gráfico N° 19: Recaudación por cobro de peaje 2024
(en millones de Soles)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1. Estados Financieros de la empresa

Estado de Resultados integrales

78. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser autofinanciada. Los ingresos del concesionario corresponden a las distintas partidas de recaudación de peajes e inversiones autorizadas por el Concedente (MTC), siendo el riesgo comercial asumido por la empresa.
79. En 2024, los ingresos totales provenientes del cobro por servicios y actividades de construcción ascendieron a S/ 274,2 millones, lo que representa un incremento de 27,1 % respecto de los S/ 215,7 millones registrados en 2023. Este resultado se explica, principalmente, por el significativo aumento en los ingresos por construcción de obras complementarias¹⁰, que pasaron de S/ 5 millones a S/ 42,7 millones, es decir, un crecimiento de 756,6 %. Por su parte, los ingresos por servicios¹¹ también crecieron 9,8 % respecto del año anterior.

¹⁰ Corresponde a servicios por Obras complementarias solicitadas por el MTC. Al 31 de diciembre de 2024 se ejecutaron las siguientes obras: i) Barreras tipo New Jersey, paso a desnivel inferior peatonal de los "KM 79+470", "181+320" y "171+785"; ii) Paso a desnivel inferior peatonal y de vehículos menores KM 79+940, puente peatonal "KM 181+950"; iii) Mejoramiento del Intercambio Vial Medio Mundo "KM 171+310". Al 31 de diciembre 2023 corresponde principalmente a servicios de construcción barreras tipo New Jersey y homogenización de bermas KM 75+000.

¹¹ El incremento se debe a ajuste tarifario según contrato y a la mayor afluencia vehicular.



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

Ingresos por operación y construcción	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos	274 210	215 733	100,0%	100,0%	27,1%
por servicios	231 464	210 743	84,4%	97,7%	9,8%
por construcción de obras complementarias	42 746	4 990	15,6%	2,3%	756,6%
Total Ingresos por servicios	274 210	215 733	100,0%	100,0%	27,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

80. Durante el ejercicio 2024, los costos totales alcanzaron los S/ 179,8 millones, lo que significó un incremento del 36,5 % en comparación con los S/ 131,7 millones del 2023. Este aumento fue impulsado principalmente por el notable crecimiento en los costos de construcción, que se elevaron de S/ 5,3 millones a S/ 47,7 millones, reflejando una variación de 799,3 %. En tanto, los costos por servicios sumaron S/ 132,1 millones, lo que representa un aumento moderado del 4,5 % respecto al año anterior y una participación del 73,4 % en el total de costos del año. Dentro dicha partida, destaca en similar proporción los Servicios prestados por terceros y la amortización con participaciones de 31,7 % y 31,8 %, respectivamente.

Cuadro N° 11: Costos de prestación de servicios 2024-2023
(En miles de soles)

Costos de operación y construcción	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Costos por servicios	132 056	126 393	73,4%	96,0%	4,5%
Cargas del personal	466	1 336	0,3%	1,0%	0,0%
Servicios prestados por terceros	56 958	54 100	31,7%	41,1%	5,3%
Cargas diversas de gestión	17 541	16 022	9,8%	12,2%	9,5%
Amortización	57 091	54 935	31,8%	41,7%	3,9%
Costos de construcción	47 743	5 309	26,6%	4,0%	799,3%
Servicios prestados por terceros-obras complementarias	47 743	5 309	26,6%	4,0%	799,3%
Total	179 799	131 702	100,0%	100,0%	36,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

81. En 2024, los gastos administrativos totalizaron S/ 7,6 millones, lo que representó una disminución de 6,0 % respecto al 2023. Esta variación se explicó principalmente por la reducción en los Servicios prestados por terceros, que pasaron de S/ 6,8 millones en 2023 a S/ 6,2 millones en 2024 (una caída de 10,0 %). Asimismo, se registró una disminución en las Cargas diversas de gestión, que se redujeron en 25,9 %, al pasar de S/ 143 mil a S/ 106 mil. En contraste, las Cargas de personal aumentaron en 37,8 %, alcanzando los S/ 1,2 millones.



Cuadro N° 12: Costos de administración 2024-2023
(En miles de soles)

Gastos de administración	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Cargas de personal	1 160	842	15,3%	10,4%	37,8%
Servicios prestados por terceros	6 162	6 846	81,2%	84,8%	-10,0%
Cargas diversas de gestión	106	143	1,4%	1,8%	-25,9%
Depreciación	134	135	1,8%	1,7%	-0,7%
Tributos	28	111	0,4%	1,4%	-
Total Gastos administrativos	7 590	8 077	100,0%	100,0%	-6,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

82. Como se aprecia en el siguiente cuadro de Resultados Integrales, durante 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 84 millones, lo que significó una ligera disminución de 1 % con relación a lo registrado el año anterior (S/ 84,9 millones). De otro lado, con relación a la utilidad operativa esta disminuyó en 2,8 % descendiendo en el 2023 a S/ 76,6 millones (en el 2022 fue de S/ 78,8 millones). En cuanto a la utilidad neta del ejercicio, la misma se ubicó en S/ 43 millones, significando una reducción de 2,5%, influenciado principalmente por la menor actividad operativa, materializada en menores ingresos en 2023.
83. Durante 2024, la utilidad bruta ascendió a S/ 100,4 millones, lo que representó un incremento de 19,5 % respecto al año anterior, impulsado por mayores ingresos según se explicó previamente. La utilidad operativa también mostró una evolución positiva, al situarse en S/ 92,7 millones, superior en 21,0 % frente a los S/ 76,6 millones registrados en 2023. Finalmente, la utilidad neta del ejercicio se ubicó en S/ 59,4 millones, lo que representó un aumento de 38,1 % respecto al 2023 (S/ 43 millones), resultado que evidencia una sólida recuperación en los márgenes del negocio durante el año.

Cuadro N° 13: Resultados Integrales 2024-2023
(En miles de soles)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024/2023
Ingresos	274 210	215 733	100%	100%	27,1%
Ingresos por servicios prestados	231 464	210 743	84,4%	97,7%	9,8%
Ingresos por construcción de obras complementarias	42 746	4 990	15,6%	2,3%	756,6%
Costos	- 173 799	- 131 702	-63,4%	-61,0%	32,0%
Costos por servicios prestados	- 132 056	- 126 393	-48,2%	-58,6%	4,5%
Costos por construcción de obras complementarias	- 41 743	- 5 309	-15,2%	-2,5%	686,3%
Utilidad bruta	100 411	84 031	36,6%	39,0%	19,5%
Gastos administrativos	- 7 590	- 8 077	-2,8%	-3,7%	-6,0%
Otros ingresos, gastos, neto	- 141	614	0,0%	0,3%	-123,0%
Utilidad operativa	92 680	76 568	33,8%	35,5%	21,0%
Gastos financieros	- 14 437	- 18 352	-5,3%	-8,5%	-21,3%
Ingresos financieros	3 930	2 928	1,4%	1,4%	34,2%
Intereses por valor presente del pasivo financiero	- 951	- 1 756	-0,3%	-0,8%	-45,8%
Utilidad antes del impuesto a la renta	81 222	59 388	29,6%	27,5%	36,8%
Impuesto a la renta	- 21 814	- 16 375	-8,0%	-7,6%	33,2%
Utilidad (pérdida) neta del año	59 408	43 013	21,7%	19,9%	38,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Estado de Situación Financiera

84. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se observa los movimientos para los años 2022 y 2023.

Cuadro N° 14: Estado de Situación Financiera 2024-2023
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVOS CORRIENTES	132 436	111 478	PASIVO CORRIENTE	104 177	85 037
Efectivo y equivalente de efectivo	95 735	103 190	Otros pasivos financieros		133
Cuentas por cobrar comerciales	33 561	1 678	Bonos	50 401	49 369
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	897	1 270	Cuentas por pagar comerciales	1 800	1 469
Otras cuentas por cobrar	137	1 632	Cuentas por pagar a partes relacionadas	41 340	22 942
Gastos contratados por anticipado	781	707	Otras cuentas por pagar	9 481	10 138
Costo diferido	1 325	3 001	Otras provisiones	1 155	986
ACTIVOS NO CORRIENTES	197 469	253 387	PASIVO NO CORRIENTE	88 772	135 735
Cuentas por cobrar comerciales			Bonos	82 417	130 750
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 006	1 006	Otras provisiones	6 355	4 985
Propiedades, plata y equipo, neto	5	9			
Activos por derecho de uso, neto		130			
Activos intangibles, neto	174 065	224 707			
Costo del contrato	3 629	11 662			
Activos por impuestos diferidos	18764	15873			
			TOTAL PASIVO	192 949	220 772
			PATRIMONIO NETO	136 956	144 093
			Capital emitido	55 136	55 136
			Reserva legal	11 027	11 027
			Resultados acumulados	70 793	77 930
TOTAL ACTIVOS	329 905	364 865	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	329 905	364 865

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cuadro N° 15: Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, años 2023 y 2024
(En miles de soles)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL	
	2024	2023	2024/2023		2024	2023
ACTIVOS CORRIENTES	40,1%	30,6%	18,8%	PASIVO CORRIENTE	31,6%	23,3%
Efectivo y equivalente de efectivo	29,0%	28,3%	-7,2%	Otros pasivos financieros	0,0%	0,0%
Cuentas por cobrar comerciales	10,2%	0,5%	1900,1%	Bonos	15,3%	13,5%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,3%	0,3%	-29,4%	Cuentas por pagar comerciales	0,5%	0,4%
Otras cuentas por cobrar	0,0%	0,4%	-91,6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	12,5%	6,3%
Gastos contratados por anticipado	0,2%	0,2%	10,5%	Otras cuentas por pagar	2,9%	2,8%
Costo diferido	0,4%	0,8%	-55,8%	Otras provisiones	0,4%	0,3%
ACTIVOS NO CORRIENTES	59,9%	69,4%	-22,1%	PASIVO NO CORRIENTE	26,9%	37,2%
Cuentas por cobrar comerciales	0,0%	0,0%	-	Bonos	25,0%	35,8%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0,3%	0,3%	0,0%	Otras provisiones	1,9%	1,4%
Propiedades, plata y equipo, neto	0,0%	0,0%	-44,4%			
Activos por derecho de uso, neto	0,0%	0,0%	-100,0%			
Activos intangibles, neto	52,8%	61,6%	-22,5%			
Costo del contrato	1,1%	3,2%	-68,9%			
Activos por impuestos diferidos	5,7%	4,4%	18,2%			
				TOTAL PASIVO	58,5%	60,5%
				PATRIMONIO NETO	41,5%	39,5%
				Capital emitido	16,7%	15,1%
				Reserva legal	3,3%	3,0%
				Resultados acumulados	21,5%	21,4%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-9,6%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



85. Al cierre del ejercicio 2024, el valor total de los activos de la concesión —y en la misma línea, el del pasivo y patrimonio— se redujo en 9,6 %, al pasar de S/ 364,9 millones en 2023 a S/ 329,9 millones en 2024.
86. Esta disminución respondió principalmente a la contracción del activo no corriente, que cayó 22,1 %, situándose en S/ 197,5 millones (frente a los S/ 253,4 millones del año previo). En cambio, el activo corriente creció 18,8 %, alcanzando los S/ 132,4 millones. En términos de participación, el activo corriente representó el 40,1 % del total de activos en 2024, frente al 30,6 % de 2023; mientras que la proporción del activo no corriente disminuyó de 69,4 % a 59,9 %.
87. Dentro del activo corriente, la principal cuenta continúa siendo el efectivo y equivalente de efectivo, que ascendió a S/ 95,7 millones, representando 29 % del activo total, aunque registró una caída de 7,2 % respecto a 2023. En cuanto al activo no corriente, la principal partida corresponde a activos intangibles, con un valor de S/ 174,1 millones, lo que equivale al 52,8 % del activo total, reflejando una disminución interanual del 22,5 %.
88. Por el lado del pasivo y patrimonio, los pasivos totales sumaron S/ 192,9 millones en 2024, registrando una disminución de 12,6 % en comparación con el año anterior, con una participación del 58,5 % en la estructura financiera. A su vez, el patrimonio neto se redujo a S/ 137 millones, un 5 % menos que en 2023, representando el 41,5 % del total. El pasivo corriente se incrementó en 22,5 %, pasando de S/ 85 millones a S/ 104,2 millones, mientras que el pasivo no corriente se redujo considerablemente (-34,6 %), al ubicarse en S/ 88,8 millones.
89. La reducción del patrimonio en 2024 estuvo explicada principalmente por la caída en los resultados acumulados, los cuales descendieron de S/ 77,9 millones a S/ 70,8 millones, lo que significó una variación negativa de 9,2 %.

IX.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

90. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. Así, la empresa mantiene una política de disponer más de la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, según se podrá apreciar de los ratios liquidez general y prueba ácida, toda vez que sus ratios están por encima de 1.
91. En 2024, pese a que el activo corriente creció en 18,8 %, este aumento fue superado por el crecimiento del pasivo corriente en 22,5 %, lo que debilitó la posición de liquidez de la empresa. Como consecuencia, el ratio de liquidez general¹² disminuyó de 1,31 en 2023 a 1,27 en 2024, y el ratio de prueba ácida también retrocedió de 1,27 a 1,25¹³, reflejando una menor capacidad para cubrir obligaciones de corto plazo con activos más líquidos.

Cuadro N° 16: Ratios de liquidez, años 2023 y 2024

Ratios	2024	2023
Liquidez general	1,27	1,31
Prueba Ácida	1,25	1,27
Liquidez absoluta	0,92	1,21

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024– Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹² El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente

¹³ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente



92. La mayor contracción se observó en el ratio de liquidez absoluta (prueba defensiva)¹⁴, que cayó de 1,21 en 2023 a 0,92 en 2024. Este descenso implica que el efectivo y equivalentes ya no son suficientes para cubrir la totalidad del pasivo corriente, respaldando solo el 92 % de este. Esta situación revela un retroceso en la solidez financiera inmediata, atribuible a la disminución en los saldos de efectivo durante el último año.

Ratios de Endeudamiento Financiero

93. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2023 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa, sin mayores variaciones de los ratios Deuda/Patrimonio, Endeudamiento del Activo e Índice de Solvencia. Por ejemplo, el ratio Deuda/Patrimonio muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 100 de deuda corresponde S/ 153,2 de patrimonio.
94. Los indicadores de endeudamiento del Concesionario durante el año 2024 reflejan una mejoría moderada en su estructura financiera respecto a 2023. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁵ se redujo de 153,2 % en 2023 a 140,9 % en 2024, lo cual indica que la empresa disminuyó su nivel de apalancamiento, pasando de tener S/ 153,2 de deuda por cada S/ 100 de patrimonio a S/ 140,9. De forma similar, el endeudamiento del activo¹⁶ descendió de 60,5 % a 58,5 %, lo que implica una menor proporción de activos financiados con pasivos, favoreciendo el respaldo patrimonial.

Cuadro N° 17: Ratios de endeudamiento financiero, 2023 y 2024

Ratios	2024	2023
Deuda/Patrimonio	140,9%	153,2%
Endeudamiento del Activo	58,5%	60,5%
Calidad de la Deuda	54,0%	38,5%
Índice de Solvencia	1,71	1,65

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

95. El índice de solvencia¹⁷ también presentó una mejora al pasar de 1,65 en 2023 a 1,71 en 2024, de modo que por cada sol de deuda, la empresa ahora cuenta con S/ 1,71 de activos, incrementando así su capacidad de cubrir el total de pasivos con los recursos disponibles.
96. En cuanto a la calidad de la deuda¹⁸, se observa un retroceso significativo, pues el ratio aumentó de 38,5 % en 2023 a 54,0 % en 2024, lo cual indica que una mayor proporción del endeudamiento corresponde ahora a pasivos de corto plazo. Esta situación puede generar mayor presión financiera en el corto plazo.

Ratios de Rentabilidad

97. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Como se apreciará en el siguiente cuadro, los indicadores de rentabilidad han mostrado comportamientos mixtos en el ejercicio 2024.

¹⁴ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente

¹⁵ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

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

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



Cuadro N° 18: Ratios de rentabilidad, años 2023 y 2024

Ratios	2024	2023
Margen Bruto	36,6%	39,0%
Margen Operativo	33,8%	35,5%
Margen EBITDA	54,7%	61,0%
Margen Neto	21,7%	19,9%
ROE	43,4%	29,9%
ROA	18,0%	11,8%

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 – Norvial S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos*

98. Al analizar los indicadores de rentabilidad, se evidencia que el margen bruto¹⁹ se redujo levemente de 39,0 % en 2023 a 36,6 % en 2024, lo que refleja un incremento mayor en los costos directos de operación. En tanto, el margen operativo²⁰ descendió de 35,5 % a 33,8 % entre 2023 y 2024. Por otro lado, el margen EBITDA²¹ descendió de 61,0 % en 2023 a 54,7 % en 2024, indicando que la rentabilidad antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización se redujo, probablemente por un aumento en gastos operativos o una menor eficiencia estructural. En contraste, el margen neto²² mejoró al pasar de 19,9 % en 2023 a 21,7 % en 2024, lo que refleja que, a pesar de las caídas en márgenes anteriores, la empresa logró incrementar su utilidad neta respecto a sus ingresos totales. En concreto, en 2024 se obtuvo una ganancia de S/ 21,7 por cada S/ 100 de venta.
99. El ROE²³ (retorno sobre el patrimonio) experimentó una mejora significativa al situarse en 43,4 % en 2024, respecto al 29,9 % en 2023. Este aumento indica una mayor rentabilidad para los accionistas, es decir, que por cada S/ 100 de patrimonio se generaron S/ 43,4 de utilidad neta en el último ejercicio, lo que refleja un uso más eficiente de los recursos propios.
100. Finalmente, el ROA²⁴ (rentabilidad sobre activos) muestra una mejora, pasando de 11,8 % en 2023 a 18,0 % en 2024, lo que revela que la empresa logró incrementar su eficacia al generar mayores beneficios por cada sol invertido en activos. En términos concretos, por cada S/ 100 de activos, se obtuvieron S/ 18 de utilidad neta en el año 2024.

X. CONCLUSIONES

101. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Red Vial N° 5: Tramo Ancón – Huacho – Pativilca durante el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2024, el tráfico registrado en la vía concesionada ascendió a 11,9 millones de vehículos, lo que representó un crecimiento del 2,7 % respecto al año anterior. En cuanto al tipo de vehículos, el 2024 se caracterizó por un mayor porcentaje de vehículos livianos (59,2 %) frente a los vehículos pesados (40,8 %).
 - (ii) La estación de variante de Pasamayo concentró la mayor cantidad de tráfico con 5,3 millones de vehículos (44,4 % del tráfico total), seguida por la estación Paraíso con 4,4 millones de vehículos (36,8% del tráfico total), mientras que la estación de Serpentin recibió 2,2 millones de vehículos, representando el 18,8 % del tráfico total.
 - (iii) Con relación a la demanda de servicios complementarios, el número de llamadas por emergencia en el 2024 fue de 9346, cifra que representó un incremento de 1,0 % con

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

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

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

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

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

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



relación a las llamadas efectuadas el año anterior. De igual manera, el número de asistencias médicas aumentó en 11,3 %, sin embargo, el número de auxilios mecánicos disminuyó en 2,1 % respecto del año 2023.

- (iv) Con relación al motivo de las llamadas realizadas a la central de emergencia, se tiene que el 76,0 % de ellas se debieron a la necesidad de auxilio mecánico, seguido por el auxilio médico con un 14,3 %. Solo el 0,4 % del total de llamadas de emergencia se realizó mediante el uso de los postes SOS.
- (v) En el 2024 las tarifas fueron reajustadas por inflación, conforme a lo señalado en el Contrato de Concesión. Así, en julio de dicho año las tarifas (peaje + IGV) para vehículos ligeros (por unidad) y pesados (por eje) se actualizaron en S/ 10,40, lo cual representó un incremento de 5,1 % respecto al periodo anterior, donde las tarifas se ubicaron en S/ 10,40.
- (vi) Las inversiones reconocidas en el 2024 alcanzaron los USD 4,7 millones (incluye IGV), lo que implica un aumento de más del tripe del monto registrado el año anterior (USD 1,4 incluido IGV). Al cierre de 2024, la inversión acumulada alcanzó los USD 178,2 millones, representando un avance de 102,75% de ejecución de la inversión comprometida (USD 173,4 millones). Con relación al avance físico se ha culminado la construcción de la primera etapa (33,9 kilómetros), así como de la segunda etapa (57,26 kilómetros).
- (vii) Respecto al pago por concepto de Aporte por Regulación, en 2024 fue de S/ 2,5 millones, monto superior en 14,4 % respecto a lo pagado en el 2023, mientras que la retribución pagada fue de S/ 17,4 millones, lo que representó un incremento de más del doble en relación a lo registrado el año anterior (S/ 7,4 millones).
- (viii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - El concesionario ha cumplido con todos los parámetros de los niveles de servicios establecidos en el Contrato de Concesión.
 - El número de accidentes fue de 730, lo que representa un incremento en 15,3 % respecto del 2023. En concordancia a lo anterior, el indicador de número de accidentes por cada cien mil vehículos pasó de 5,5 a 6,2 accidentes en el 2024.
 - En cuanto al número de heridos que se tuvieron como resultado de dichos accidentes, este fue de 652 personas en el año 2024. Asimismo, el número de pérdidas humanas fue de 52 fallecidos a causa de los accidentes.
 - Con relación al tipo de accidente ocurrido en la vía, el 34,5 % (252) de los mismos corresponden a choque por alcance, el 29,0 % (212) a despistes y el 19,7 % (144) a volcaduras. De otro lado, los choques por alcance, atropellos y volcaduras fueron la principal causa de muerte en el 2024, al concentrar el 59,5 % del total de víctimas mortales.
 - Respecto a las principales causas probables de los accidentes, el exceso de velocidad concentró el 87,9 % de accidentes (642), seguido por imprudencias de los peatones con el 4,2 % (31) e invasión de carril con el 3,2 % (23).
 - Se recibieron un total de 19 reclamos, una cifra 40,6 % menor a los reclamos presentados en 2023 (32 reclamos). Del total de reclamos, el 26,3 % (5 reclamos) fueron por daños o pérdidas en perjuicio del usuario, el 21,1 % (4 reclamos) fue por el cobro de peaje, el 15,8 % por auxilio mecánico, el 15,8 % por mantenimiento de la berma, el 5,3 % por atención inadecuada y el restante 15,8 % fueron por otros motivos.



- (ix) Durante el año 2024, los ingresos totales del concesionario, provenientes tanto de los servicios como de las obras complementarias, alcanzaron los S/ 274,2 millones, registrando un incremento de 27,1 % respecto a los S/ 215,7 millones de 2023. Este crecimiento estuvo impulsado principalmente por el notable aumento de los ingresos por construcción. Sin embargo, los costos totales también crecieron en mayor proporción, pasando de S/ 131,7 millones a S/ 179,8 millones (36,5 %), principalmente por el repunte de los costos asociados a la ejecución de obras. A pesar de ello, la utilidad neta se incrementó en 38,1 %, alcanzando los S/ 59,4 millones, reflejando una recuperación significativa en la rentabilidad de la empresa.
- (x) Al cierre de 2024, el valor total del activo de la concesión se redujo en 9,6 %, al pasar de S/ 364,9 millones en 2023 a S/ 329,9 millones, lo que también se reflejó en una disminución de los pasivos y del patrimonio neto. Esta contracción obedeció principalmente a la caída del activo no corriente. En términos de liquidez, si bien la empresa aún mantiene la capacidad de cubrir sus obligaciones de corto plazo, los indicadores muestran una ligera reducción respecto al año previo. Por otro lado, la posición financiera mejoró en cuanto a solvencia y endeudamiento estructural, con un menor apalancamiento observado. En cuanto a rentabilidad, el margen neto muestra un incremento de 19,9 % a 21,7 % entre 2023 y 2024. Asimismo, se observó un desempeño favorable en la mayoría de los indicadores: tanto el ROE (43,4 %) como el ROA (18,0 %) se incrementaron respecto al 2023, lo que evidencia una mayor eficiencia en el uso del capital y los activos disponibles.



N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Primera Etapa:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción del Evitamiento Huacho – Primavera (Tramo 1, Calzada Oeste) y del Desvío Ambar – Pativilca (Tramo 3, Calzada Este). - Reforzamiento de calzada en el tramo Primavera – Dv. Ambar. - Intercambios Huacho y Pativilca. - Los empalmes necesarios con las vías existentes, a efectos del adecuado funcionamiento del sistema vial, permitiendo un tránsito fluido. ▪ <u>Segunda Etapa (a más tardar años 12 y 13):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Las segundas calzadas que complementan la plataforma de la autopista. - Los intercambios restantes. - Las estructuras faltantes de los puentes Huaura, Supe y Pativilca. 	Cláusula 6.1.
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> - Arbitraje de conciencia: Controversias técnicas. - Arbitraje de derecho: Controversias no técnicas. ▪ Reglas Procedimentales comunes 	Cláusula 15.12. Cláusula 15.13.a Cláusula 15.13.b Cláusula 15.14 Adenda 1
13	Penalidades	El incumplimiento en la iniciación de las obras y en la terminación de la ejecución de las obras por causas imputables al Concesionario, dará lugar a la aplicación de una penalidad equivalente al 0,003% del valor de la Inversión proyectada referencial para cada etapa por cada día calendario de atraso, hasta por un máximo equivalente al 5% del valor de la Inversión Proyectada Referencial.	Cláusula 6.15.
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Resolución de Contrato (unilateral, por incumplimiento de algunas de las partes, Fuerza Mayor). ▪ Efectos de la caducidad. ▪ Resolución del contrato. 	Cláusula 14.1 a 14.4 Adenda 1
15	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes aplicables o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none"> ▪ La Reducción de los ingresos en 10% o más. ▪ El incremento de los Costos y/o gastos anuales en 10% o más. ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores. 	Cláusula 8.20.
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente, con opinión favorable del Regulador, imponer un gravamen o asignación de fondos con la naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, entre otros derechos, sobre los siguientes bienes: <ol style="list-style-type: none"> a) El derecho de Concesión (Art. 2 Ley N°26885). b) Los ingresos de libre disponibilidad. del Concesionario c) Las acciones que correspondan a la Participación Mínima, de conformidad con la cláusula 3.3 literal f). 	Cláusula 9.5.



N°	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	<p>A cargo del Concesionario:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De responsabilidad civil sobre bienes o contra terceros ▪ De seguro de accidentes. ▪ De riesgos laborales. ▪ De siniestros de bienes afectados. ▪ Póliza de Obras Civiles Terminadas (durante las fases no constructivas). ▪ Pólizas de Operación. ▪ Pólizas 3D. 	Cláusula 10.2.
18	Inicio de operaciones	Se computará a partir de la toma de posesión de los bienes de la concesión. Sólo podrá iniciarse si el Concesionario cumplió con presentar la garantía de fiel cumplimiento y las pólizas de seguro.	Cláusula 8.8.
19	Estándares de servicio	Parámetros de condición y servicialidad exigibles en esta concesión: rugosidad, peladura, baches, ahuellamiento, fisuras no tratadas, grietas, coeficiente de fricción, índice de serviciabilidad presente y tiempo máximo de espera en estaciones de peaje.	Anexo I
20	Tarifas	<p><u>Tarifa máxima que se cobra según cronograma:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diciembre 2002: S/. 2,97 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ▪ 1° de Abril 2003: S/. 3,81 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ▪ 1° de Octubre 2003: S/. 4,66 por peaje más IGV y otros aportes de ley. ▪ 15 de Julio de 2005: USD 1,40 más IGV y otros aportes de ley. ▪ 15 de Julio de 2006: USD 1,50 más IGV y otros aportes de ley. <p>Los vehículos ligeros pagarán una tarifa equivalente a un eje, mientras que los vehículos pesados pagarán una tarifa por cada eje.</p> <p>Las tarifas deberán ser fijadas en soles al tipo de cambio vigente en las fechas indicadas</p>	Cláusulas 8.17. a) b) y c)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los peajes serán reajustados en forma ordinaria por la Sociedad Concesionaria. ▪ Este reajuste ordinario se realizará cada doce meses. ▪ El reajuste se hará a partir de una fórmula que lo indexa en un 50% al IPC nacional y 50% al CPI de Estados Unidos y el tipo de cambio actualizado. ▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10%) desde el último reajuste ordinario. 	Cláusulas 8.17.d)
22	Retribución al Estado	5,50% de los ingresos mensuales por concepto de peaje.	Cláusula 8.19. Adenda 2

ANEXO N° 2: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: NORVIAL

Concesionario

Modalidad

Periodo:

NORVIAL S.A.

AUTOSOSTENIBLE

2003 - 2024

a. Tráfico

UNIDAD		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Número de Vehículos																							
Livianos	Vehículo	210 037	1 266 298	1 264 626	1 314 184	1 470 314	1 662 315	1 819 818	2 123 600	2 489 759	2 867 278	3 155 142	3 376 910	4 053 178	4 672 383	4 849 069	5 062 823	5 297 972	4 784 667	6 976 472	7 031 459	7 008 175	7 013 729
Pesados	Vehículo	422 968	2 404 733	2 441 683	2 598 455	2 832 524	3 006 843	2 997 595	3 220 435	3 456 091	3 646 979	3 780 754	3 831 981	3 964 125	4 138 874	4 208 399	4 460 319	4 493 820	3 684 841	4 435 250	4 703 690	4 530 925	4 838 562
Número de Ejes cobrables																							
Livianos	Eje	210 037	1 266 298	1 264 626	1 314 184	1 470 314	1 662 315	1 819 818	2 123 600	2 489 759	2 867 278	3 155 142	3 376 910	4 053 178	4 672 383	4 849 069	5 062 823	5 297 972	4 784 667	6 976 472	7 031 459	7 008 175	7 013 729
Pesados	Eje	1 465 872	8 327 149	8 461 523	9 096 118	10 180 673	11 081 115	10 995 994	11 957 930	13 090 055	13 860 568	14 406 067	14 607 411	15 115 627	15 861 162	16 332 828	17 454 679	17 612 893	15 310 949	18 374 263	19 306 601	18 431 245	19 847 183
Número de Vehículos por unidad de peaje:																							
Paraiso		243 849	1 428 727	1 446 146	1 539 600	1 706 494	1 867 349	1 928 623	2 122 543	2 317 770	2 505 913	2 673 376	2 732 532	3 023 597	3 342 734	3 442 191	3 609 723	3 727 758	3 303 149	4 379 366	4 477 892	4 241 819	4 360 748
Ligero	Vehículo	72 180	440 637	444 682	468 247	530 882	603 099	659 961	742 646	835 676	934 236	1 032 411	1 081 854	1 317 365	1 544 445	1 614 908	1 680 206	1 773 505	1 708 683	2 435 974	2 416 488	2 271 485	2 282 420
Pesado	Vehículo	171 669	988 090	1 001 464	1 071 353	1 175 612	1 264 250	1 268 662	1 379 897	1 482 094	1 571 677	1 640 965	1 650 678	1 706 232	1 798 289	1 827 283	1 929 517	1 954 253	1 594 466	1 943 392	2 061 404	1 970 334	2 078 328
Serpentín de Pasamayo		249 317	1 408 512	1 433 842	1 524 714	1 607 813	1 627 656	1 550 452	1 656 910	1 789 472	1 888 902	1 959 038	2 010 028	2 082 463	2 164 643	2 149 637	1 811 637	1 843 730	1 818 680	2 077 216	2 136 618	2 334 045	2 228 707
Ligero	Vehículo	746	4885	5160	7 659	10 574	12 214	9 664	9 924	12 052	13 721	15 160	22 450	20 212	19 097	19 756	19 375	19 149	18 765	19 821	25 132	358 314	30 031
Pesado	Vehículo	248 571	1 403 627	1 428 682	1 517 055	1 597 239	1 615 442	1 540 788	1 646 986	1 777 420	1 875 181	1 943 878	1 987 578	2 062 251	2 145 546	2 129 881	1 792 262	1 824 581	1 799 915	2 057 395	2 111 486	1 975 731	2 198 676
Variante de Pasamayo		139 839	833 792	826 321	848 325	988 531	1 174 153	1 338 338	1 564 582	1 838 608	2 119 442	2 303 482	2 466 331	2 911 243	3 303 880	3 465 640	4 101 782	4 220 304	3 347 679	4 955 140	5 120 639	4 963 236	5 262 836
Ligero	Vehículo	137 111	820 776	814 784	838 278	928 858	1 047 002	1 150 193	1 371 030	1 642 031	1 919 321	2 107 571	2 272 606	2 715 601	3 108 841	3 214 405	3 363 242	3 505 318	3 057 219	4 520 677	4 589 839	4 378 376	4 701 278
Pesado	Vehículo	2 728	13 016	11 537	10 047	59 673	127 151	188 145	193 552	196 577	200 121	195 911	193 725	195 642	195 039	251 235	738 540	714 986	290 460	434 463	530 800	584 860	561 558
Número de ejes contabilizados por unidad de peaje:																							
Paraiso		685 396	3 936 816	3 989 218	4 300 432	4 862 410	5 380 683	5 441 152	5 974 447	6 552 672	7 024 737	7 419 106	7 490 078	7 930 592	8 551 472	8 814 645	9 356 162	9 547 643	8 470 393	10 648 840	11 016 096	10 403 983	10 879 878
Ligero	Vehículo	72 180	440 637	444 682	468 247	530 882	603 099	659 961	742 646	835 676	934 236	1 032 411	1 081 854	1 317 365	1 544 445	1 614 908	1 680 206	1 773 505	1 708 683	2 435 974	2 416 488	2 271 485	2 282 420
Pesado	Vehículo	613 216	3 496 179	3 544 536	3 832 185	4 331 528	4 777 584	4 781 191	5 231 801	5 716 996	6 090 501	6 386 695	6 408 224	6 613 227	7 007 027	7 199 737	7 675 956	7 774 138	6 761 710	8 212 866	8 599 608	8 132 498	8 597 458
Serpentín de Pasamayo		847 439	4 807 064	4 895 749	5 248 091	5 725 151	5 996 032	5 739 185	6 232 759	6 865 058	7 258 221	7 536 338	7 737 138	8 034 703	8 373 761	8 500 194	7 834 650	7 978 620	7 795 177	9 011 669	9 314 193	8 941 741	9 774 131
Ligero	Vehículo	746	4 885	5 160	7 659	10 574	12 214	9 664	9 924	12 052	13 721	15 160	22 450	20 212	19 097	19 756	19 375	19 149	18 765	19 821	25 132	358 314	30 031
Pesado	Vehículo	846 693	4 802 179	4 890 589	5 240 432	5 714 577	5 983 818	5 729 521	6 222 835	6 853 006	7 244 500	7 521 178	7 714 688	8 014 491	8 354 664	8 480 438	7 815 275	7 959 471	7 776 412	8 991 848	9 289 061	8 583 427	9 744 100
Variante de Pasamayo		143 074	849 567	841 182	861 779	1 063 426	1 366 715	1 635 475	1 874 324	2 162 084	2 444 888	2 605 765	2 757 105	3 203 510	3 608 312	3 867 058	5 326 690	5 384 602	3 830 046	5 690 226	6 007 771	6 093 696	6 206 903
Ligero	Vehículo	137 111	820 776	814 784	838 278	928 858	1 047 002	1 150 193	1 371 030	1 642 031	1 919 321	2 107 571	2 272 606	2 715 601	3 108 841	3 214 405	3 363 242	3 505 318	3 057 219	4 520 677	4 589 839	4 378 376	4 701 278
Pesado	Vehículo	5,963	28,791	26,398	23,501	134 568	319 713	485 282	503 294	520 053	525 567	498 194	484 499	487 909	499 471	652 653	1 963 448	1 879 284	772 827	1 169 549	1 417 932	1 715 320	1 505 625

b. Recaudación por cobro de peaje

UNIDAD		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
--------	--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Total	Miles	4,835	53,221	53,350	59,304	67 496	73 974	75 609	84 472	92 714	101 116	110 645	116 043	139 155	163 555	163 731	170 986	170 980	142 816	216 617	243 200	264 391	272 341
Livianos	Soles	1,165	7,046	6895	7,600	8529	9642	10 727	12 758	14 686	17 337	19 458	21 653	27 630	33 830	36 105	38 470	38 470	34 772	59 204	61 774	60 459	57 464
Pesados	Soles	3,670	46,175	46455	51,705	58 967	64 332	64 882	71 714	78 028	83 779	86 872	91 068	101 115	114 877	121 638	132 510	132 510	108 044	157 413	168 964	158 566	161 121
Prepago												2,502	3,109	2,095	3	5	6	1	-	-	12,462	27,488	53,756
Otros												1,813	213	8,316	14,844	5,982	-	-	-	-	-	17,878	-

c. Daños personales

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



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
María Méndez Vega – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Micaela Guillen Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llalire – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante