



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita – Yurimaguas

Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

**Informe de desempeño 2023: Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte: Paita –
Yurimaguas**

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2024

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
II.1.	Composición de la Empresa Concesionaria	7
II.2.	Principales Características del Contrato de Concesión	7
II.3.	Área de Influencia	10
II.4.	Principales Activos de la Concesión	10
II.5.	Hechos de importancia	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
IV.	DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS	14
IV.1.	Tráfico vehicular.....	14
IV.2.	Servicios complementarios	18
V.	ESQUEMA TARIFARIO.....	19
VI.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	20
VI.1.	Evolución de las inversiones.....	20
VI.2.	Pagos al Estado.....	21
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	22
VII.1.	Niveles de servicio	22
VII.2.	Indicadores de Tráfico.....	23
VII.3.	Accidentes	24
VII.4.	Reclamos	27
VII.5.	Sanciones y penalidades impuestas	28
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	28
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	30
IX.1.	Estados financieros.....	30
IX.2.	Indicadores Financieros	34
X.	CONCLUSIONES	36
XI.	ANEXOS	39
	ANEXO N°1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	39
	ANEXO N° 242 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	42



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión	7
Cuadro N° 2 IIRSA Norte: Modificaciones contractuales	9
Cuadro N° 3 IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2023	11
Cuadro N° 4 IIRSA Norte: Unidades de peaje	12
Cuadro N° 5 IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2022 - 2023	16
Cuadro N° 6 IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2023	17
Cuadro N° 7 IIRSA Norte: Vehículos que pagan Política Comercial, 2023.....	17
Cuadro N° 8 IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2023	18
Cuadro N° 9 IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2023	20
Cuadro N° 10 IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2023.....	24
Cuadro N° 11 IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2023	27
Cuadro N° 12 IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2022-2023	30
Cuadro N° 13 Costos de prestación de servicios 2022-2023	31
Cuadro N° 14 Costos de administración 2022-2023.....	32
Cuadro N° 15 Resultados integrales 2022-2023	32
Cuadro N° 16 Estado de Situación Financiera, 2022-2023	33
Cuadro N° 17 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2022-2023	33
Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2022-2023	34
Cuadro N° 19 Ratios de Endeudamiento financiero, 2022-2023	35
Cuadro N° 20 Ratios de Rentabilidad, 2022-2023	36

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: IIRSA Norte, Mapa de la Concesión	10
Gráfico N° 2: IIRSA Norte: Tráfico de vehículo, 2006-2023.....	14
Gráfico N° 3: IIRSA Norte: Evolución del tráfico mensual, 2022-2023	15
Gráfico N° 4: IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2023	15
Gráfico N° 5: IIRSA Norte: Llamadas de emergencia, 2022 – 2023.....	18
Gráfico N° 6: IIRSA Norte: Asistencias mecánicas, 2022 – 2023.....	19
Gráfico N° 7: IIRSA Norte: Inversiones reconocidas, 2006 – 2023	20
Gráfico N° 8: IIRSA Norte: Aportes por regulación 2013 – 2023	22
Gráfico N° 9: IIRSA Norte: Nivel de servicio global, 2015-2023	23
Gráfico N° 10: IIRSA Norte: IMD Mensual, 2022 – 2023.....	24
Gráfico N° 11: IIRSA Norte: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2023.....	25
Gráfico N° 12: IIRSA Norte: Daños personales por accidentes 2014 – 2023.....	25
Gráfico N° 13: IIRSA Norte: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2023.....	26
Gráfico N° 14: IIRSA Norte: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2023.....	27
Gráfico N° 15: IIRSA Norte: Recaudación por cobro de peaje 2006-2023	29
Gráfico N° 16: IIRSA Norte: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2006-2023.....	30



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

EJE MULTIMODAL AMAZONAS NORTE - IIRSA NORTE



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe tiene como objetivo hacer una evaluación del desempeño, para el año 2023, de la Concesión del Eje Multimodal del Amazonas Norte (en adelante, IIRSA Norte), que comprende el tramo Yurimaguas – Tarapoto – Rioja – Corral Quemado – Olmos – Piura – Paita. En tal sentido, se presenta la evolución de la concesión en lo referente al tráfico de vehículos, tarifas, accidentes, desempeño operativo y financiero, entre otros.

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

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

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

En el año 2023, circularon por la vía concesionada 4,9 millones de unidades vehiculares, lo que representó una disminución de 4,7% con relación al año anterior. Del total de vehículos registrados, alrededor de 1,7 millones fueron vehículos pesados (34,6%) y 3,2 millones vehículos ligeros (65,4%). Las dos estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron la estación de Paita, la cual registró 1,5 millones de vehículos (29,7% del total de la concesión), seguida por la estación Chulucanas (Región Piura), con una afluencia de 860 mil vehículos (17,5% del total de la concesión), ambas ubicadas en Piura.

En el año 2023, el Concesionario ejecutó obras por un monto ascendente a USD 9,15 millones (incluido IGV), lo que representó una caída de 65,2% en relación al año anterior (USD 26,3 millones). Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 612,6 millones (incluido IGV), con lo cual se alcanzó un cumplimiento del 95,5% de la inversión total comprometida (USD 641,4 millones¹), así como un avance físico de 100% en los kilómetros comprometidos para construcción y operación.

En el 2023, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 5,94 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra que representó una caída del 16,3% en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 7,09 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2023. Se observa que el Concesionario superó los niveles de servicios globales exigido (90%), alcanzado un nivel de cumplimiento del 98%. Por su parte, el número de accidentes se incrementó en un 7,3%, al

¹ Cifra de compromiso de inversión en revisión.



pasar de 450 en 2022 a 483 accidentes en 2023, incrementándose también el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos de 8,7 a 9,8. En lo que respecta al número de heridos, este tuvo un incremento de 50,8% (de 185 a 279 personas heridas); mientras que el número de víctimas mortales también se incrementó (111,1%) de 27 a 57 fallecidos. Finalmente, se resolvieron 62 reclamos durante 2023, 7 más que el año anterior (55).

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento, y de construcción se incrementaron 6,7% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 441,4 millones a S/ 470,8 millones, principalmente explicado por los mayores ingresos por servicios de operación y mantenimiento construcción (+25,7%), de manera contraria, los ingresos por actividades de construcción cayeron 46,1%. En tanto, los costos totales tuvieron un incremento en menor proporción (4,5%), pasando de S/ 378,5 millones en el 2022 a S/ 395,6 millones en el 2023. Así, se obtuvo una utilidad bruta y operativa con variaciones de +19,5% y +31,6% respecto a los niveles del año anterior, respectivamente. Por su parte, el resultado neto del periodo fue de S/ 51,1 millones, nivel superior en 40% al año anterior.

Al cierre del año 2023, la empresa redujo sus valores contables frente a lo observado al cierre de 2022. Así, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una disminución de 24%, al registrar S/ 568,8 millones en 2022 y S/ 448,3 millones al finalizar 2023. De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores se mantiene, pues la misma presenta ratios de liquidez inferiores a 1 tanto en 2022 y 2023. Por ejemplo, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 94%).

El ratio Deuda/Patrimonio muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 100 de patrimonio existe una deuda de S/ 221,6, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa, aunque el mismo es inferior al apalancamiento correspondiente al año 2022 (564,8%), lo que está relacionado a la reducción en las cuentas anticipos del concedente y cuentas por pagar a partes relacionadas, que constituyen pasivos del Concesionario. Así, la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros aumentaron.

Finalmente, al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto aumentó al pasar de 14,2% a 16,0% entre los años 2022 y 2023. De igual manera, el margen operativo, el Margen EBITDA y el margen neto aumentaron al pasar de 12,5%, 12,5% y 8,3% en el 2022 a 15,5%, 15,5% y 10,9% en el 2023, respectivamente. En tanto, se aprecia una pérdida de la eficacia final de la empresa en la generación de beneficios respecto a su patrimonio, pero un incremento desde el punto de vista de la utilización de sus activos, durante el ejercicio 2023.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.1. Composición de la Empresa Concesionaria

1. El Concesionario se constituyó el 10 de junio de 2005 en la ciudad de Lima, Perú. La empresa es subsidiaria directa de Technik Invest S.A.C., domiciliada en Perú, quien posee 99% de las acciones representativas de capital social. El otro accionista es CNO S.A., empresa domiciliada en Brasil, quien posee el 1% restante de las acciones. La Concesionaria pertenece al grupo económico Novonor (ex Grupo Odebrecht), cuya controladora última es Novonor S.A. (previamente Odebrecht S.A.).
2. Technik Invest S.A.C., anteriormente conocida como Odebrecht Latinvest Peru Transport S.A.C., inició sus actividades en Perú el 26 de mayo del 2015 cuya actividad principal es el asesoramiento empresarial. En tanto CNO S.A., antes Constructora Norberto Odebrecht S.A., es una empresa brasileña fundada en 1944 que opera en el Perú desde 1979 (con la construcción de la Hidroeléctrica Charcani V) y brinda servicios de ingeniería y construcción para los sectores de transporte y logística, energía, saneamiento, desarrollo urbano y construcción corporativa².

II.2. Principales Características del Contrato de Concesión

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

Cuadro N° 1 IIRSA Norte: Aspectos Generales de la concesión	
Concesionario	Concesionaria IIRSA Norte S.A.
Accionistas de la Concesión	TECHNIK INVEST S.A.C.: 99% CNO S.A.: 1%
Modalidad de Concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO
Inversión comprometida	USD 641,4 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2023	USD 612,6 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	17 de junio de 2005
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

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

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



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



tarifario para los primeros años de la Concesión quedó establecido en la cláusula 8.17 del Contrato de Concesión.

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

Modificaciones Contractuales

12. A diciembre de 2022, el Concesionario y el Concedente han suscrito 7 Adendas al Contrato de Concesión, las cuales se presentan a continuación los principales datos de cada una de ellas:

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

Fuente: Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



II.3. Área de Influencia

13. La Concesión posee una longitud de 1 007 km y está dividida en seis tramos: (i) Yurimaguas-Tarapoto, (ii) Tarapoto-Rioja, (iii) Rioja-Corral Quemado, (iv) Corral Quemado-Olmos, (v) Olmos-Piura, (vi) Piura-Paita.
14. El Eje Multimodal del Amazonas Norte forma parte de este proyecto y articula el norte del país con Brasil. Este corredor comprende seis regiones: Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto (Ver Gráfico N° 1), así como cerca de 80 distritos. Con el desarrollo de la vía, se busca promover la integración económica entre el puerto de Paita y el Terminal Fluvial de Yurimaguas en el Río Huallaga que a su vez se conecta con el Río Amazonas.
15. Adicionalmente, la Concesión conecta al oeste con las regiones de Piura y Lambayeque, específicamente la zona central de dichas regiones, a 88 kilómetros de la carretera Panamericana Norte (Carretera concesionada a la empresa Covisol), y, por el Este conecta con el puerto de Yurimaguas (infraestructura actualmente concesionada a la empresa Concesionaria Puerto Amazonas).



II.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

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



Cuadro N° 3
IIRSA Norte: Características de la Infraestructura, 2023

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

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.

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

Equipamiento

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

II.5. Hechos de importancia

21. Durante el año 2023, el Concesionario continuó con la ejecución de las siguientes obras accesorias:
- Obras accesorias del Paquete 01, 03, 05 y 06 del “Acta de Acuerdos para la ejecución de las Obras Accesorias de los sectores afectados por “Fenómeno El Niño Costero 2017 - Tramos viales del Eje Multimodal Amazonas Norte - IIRSA Norte”, por un monto de inversión referencial de USD 30 970 603,04 sin IGV, iniciándose estas obras en julio del año 2022, siendo que al 31 de diciembre 2023, el Concesionario ha concluido con la ejecución de todas estas obras accesorias, encontrándose con las labores de subsanación de observaciones.
 - La Obra Accesorias del Sector Km. 580+250 al Km 580+340 del Tramo 2: Tarapoto - Rioja, incluida en el “Acta de Acuerdos 24 Obras Accesorias Prioritarias Tramos Viales del Eje Multimodal Amazonas Norte – IIRSA Norte”, con un monto de inversión referencial de USD 4 044 511,17 sin IGV, se inició el 19 de mayo de 2021 y al 31 de diciembre de 2023, alcanzo un avance acumulado del 90,54% del monto de inversión referencial.



22. Han sido sucesivas las propuestas de adecuación al Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) de las soluciones técnicas, debido a la modificación del terreno por el largo tiempo en que ha demorado la aprobación del PID por parte del Concedente y el tiempo en que se ejecutarán las obras. Esta situación ocasiona mayores costos y la prolongación del plazo de ejecución.
23. En el caso de las obras incluidas en el Acta de Acuerdos para la ejecución de la primera parte de las obras accesorias Desvío del Puente Aguas Claras (Km. 407+700 al Km. 407+820) y Desvío del Puente Naranjillo (Km 431+350 al Km 431.550) del Tramo 03, Corral Quemado – Rioja, el Concedente tiene previsto liberar las interferencias existentes en marzo de 2024.
24. Para la obra accesorias del Km. Km. 46+515 al Km. 46+615 del Tramo 01; Tarapoto – Yurimaguas y la obra accesorias del Km. Km. 580+250 al Km 580+340 del Tramo 2: Tarapoto – Rioja, las lluvias acaecidas en el mes de octubre y noviembre de 2023, han causado derrumbes de los taludes superiores afectando las labores de ejecución de ambas obras. El fenómeno climático del YAKU afectó algunas obras accesorias incluidas en el Paquete 01 y Paquete 05 del “Acta de Acuerdos para la ejecución de las Obras Accesorias sectores afectados por “Fenómeno El Niño Costero 2017”, provocando que el Concesionario disminuya el ritmo de ejecución de los trabajos programados.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESENTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

25. A través del Contrato de Concesión, el Concedente transfiere al Concesionario la potestad de prestar un servicio público, a favor de los usuarios de la carretera. Para tal fin, el Concesionario está obligado a cumplir con determinados parámetros técnicos, capacidad y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
26. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de la fecha de vigencia de las obligaciones, el Concesionario deberá efectuar el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje, es decir, a partir de la toma de posesión de las unidades existentes³.
27. A diciembre de 2023, el Concesionario se encuentra administrando nueve (9) unidades de peaje, cuyo detalle se presenta en el Cuadro N° 4.

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

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

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



28. Con relación a las unidades de pesaje, se cuenta con 1 estación de pesaje fija en Utcubamba (Región Amazonas) y tres estaciones de pesaje móviles en las zonas de Piura, Pucara y Pongo.
29. Los servicios públicos prestados por el Concesionario en la Carretera IIRSA Norte, según lo estipulado en el Contrato de Concesión, se dividen en dos:
- **Servicios Obligatorios:** aquellos servicios básicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento de la Concesión; y,
 - **Servicios Opcionales:** aquellos servicios que, sin ser indispensables para la operatividad de la Concesión, contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad de los servicios prestados al usuario de la Concesión.
30. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que son implementados en forma gratuita y según la regulación indicada en la cláusula 8.12 del Contrato de Concesión:
- ✓ Servicio de Central de Emergencia, que funcionará las 24 horas.
 - ✓ Sistema de comunicación en tiempo real de emergencia (postes SOS), ubicado a una distancia máxima de 10 kilómetros una de otra. Este sistema al menos deberá permitir la realización de llamadas gratuitas a la central de emergencia.
 - ✓ Una oficina para uso de la Policía Nacional del Perú, contigua a las zonas de localización de cada unidad de peaje, con su equipamiento básico y energía eléctrica, para apoyo a las labores de vigilancia y control. Será de cargo del Concesionario el costo de los servicios de agua, energía y teléfono hasta por un monto de USD 1 000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
 - ✓ Patrullaje de vigilancia.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico para vehículos que hubieran resultado averiados en la vía. Los vehículos, tanto livianos como pesados, serán trasladados hasta el poblado, ciudad o el taller de servicio más próximo, no debiendo exceder los 100 kilómetros.
 - ✓ Libro de reclamos y sugerencias.
- b) Servicios Obligatorios que se le permite cobrar:
- ✓ Servicio Higiénicos en cada unidad de peaje y pesaje.
 - ✓ Servicio de emergencia de auxilio mecánico y grúa para traslado a distancias mayores a los 100 kilómetros.
31. Los Servicios Opcionales brindados por el Concesionario son los siguientes:
- ✓ Central de Operación de Tránsito⁴ (COT).

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



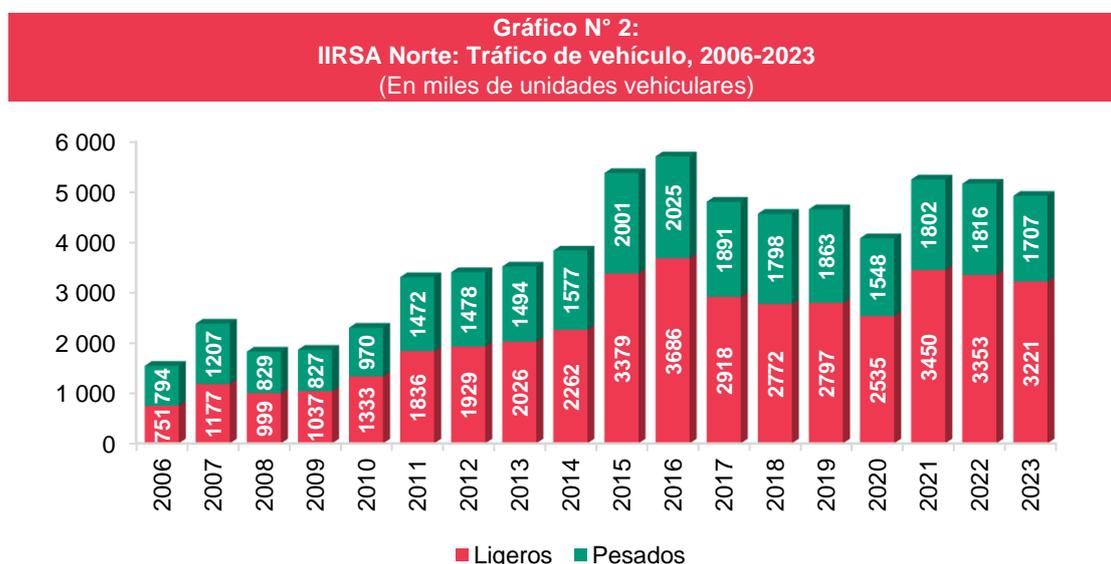
IV. DEMANDA DE SERVICIOS PRESTADOS

32. A continuación, se presenta un análisis sobre la evolución del tráfico de vehículos ligeros y pesados en unidades vehiculares, así como el número de ejes. Cabe mencionar que las estadísticas disponibles sobre el tráfico vehicular se basan en el número de vehículos registrados en la estación de peaje en operación (es decir, en aquellos donde se realiza el cobro de las tarifas de peaje), las cuales son remitidas mensualmente por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁵.

IV.1. Tráfico vehicular⁶

Tráfico en unidades vehiculares

33. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión. Durante el año 2023, transitaron por la Carretera IIRSA Norte 4,93 millones de vehículos, lo cual representó una disminución de 4,7% en relación con el flujo de vehículos registrado el año anterior (5,19 millones). De manera desagregada, se aprecia una caída de 3,9% en el número de vehículos ligeros y de un 6,0% en el número de vehículos pesados que transitaron por la vía en 2023.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

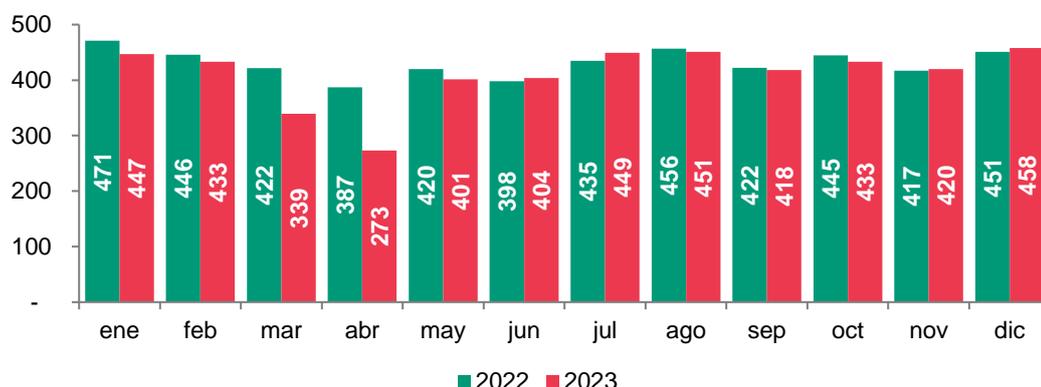
34. El Gráfico N° 3 presenta el tráfico mensual de vehículos durante 2022 y 2023, apreciándose que, en los meses de junio, julio y diciembre de 2023, el flujo de tránsito se encontró en 1,4%, 3,4% y 1,6% por encima de los niveles alcanzados en similares meses del 2022, respectivamente, mientras que en los demás meses del año se se apreciaba una reducción del tráfico, siendo enero (5,1%), marzo (19,5%) y abril (29,4%), los meses con mayor caída.

⁵ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

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



Gráfico N° 3:
IIRSA Norte: Evolución del tráfico mensual, 2022-2023
(En miles de unidades vehiculares)

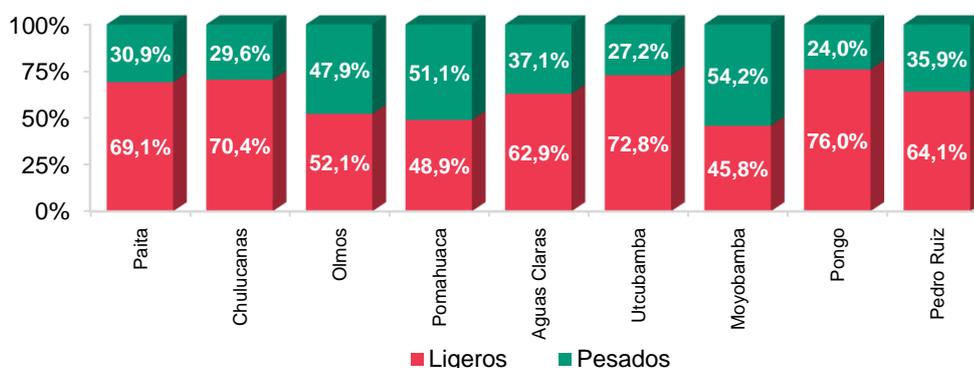


Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

35. Por la vía transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 65,4% del tráfico total en 2023, siendo las estaciones de peaje de Paita y Chulucanas que concentraron el mayor volumen de estos. Por su parte, los vehículos pesados representaron el 34,6% del total de vehículos que transitaron por la vía, siendo las estaciones de Paita y Pomahuaca las que captaron el mayor porcentaje de vehículos pesados. En el Gráfico N° 4 se muestra la distribución de vehículos en cada estación de peaje de la concesión

Gráfico N° 4:
IIRSA Norte: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2023
(En porcentajes)



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

36. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2023 la estación de Paita recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 999 mil vehículos (31,0% del tráfico total de vehículos ligeros) y, en segundo lugar, se ubicó la estación de Chulucanas, por la cual transitaron 632 mil vehículos (19,6% del tráfico total). Cabe mencionar que la estación de Paita se encuentra en el trayecto que conecta con el Terminal Portuario de Paita, así como áreas turísticas de la región con la ciudad de Piura y Sullana, motivo por el cual concentran el flujo vehicular.
37. En lo que respecta a los vehículos pesados, la estación de Paita también recibió el mayor tráfico de vehículos con 464 mil unidades (27,2% del total de vehículos pesados). El mayor tráfico de vehículos pesados se debe principalmente a la cercanía con el Terminal Portuario de Paita, que genera un importante flujo de camiones para las importaciones y exportaciones de



productos. La estación de Pomahuaca (Cajamarca), fue la segunda estación con mayor tráfico, con 256 mil vehículos (15,0% del total).

38. Considerando la variación del tráfico entre los años 2022 y 2023 por estación de peaje y tipo de vehículo, se evidencia una reducción en el número de vehículos, tanto ligeros como pesados, en la mayoría de las unidades de peaje (Ver Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5			
IIRSA Norte: Variación del tráfico por estación de peaje, 2022 - 2023			
(En miles de unidades vehiculares)			
Estación de peaje	2022	2023	Variación anual
Vehículos ligeros	3353	3221	-4%
Aguas Claras	218	211	-3%
Chulucanas	710	632	-11%
Moyobamba	66	119	80%
Olmos	302	261	-14%
Paíta	1003	999	0%
Pedro Ruíz	144	135	-6%
Pomahuaca	273	253	-7%
Pongo	315	309	-2%
Utcubamba	320	303	-5%
Vehículos pesados	1802	1816	-6%
Aguas Claras	129	129	0%
Chulucanas	298	228	-23%
Moyobamba	78	91	17%
Olmos	278	232	-17%
Paíta	448	464	4%
Pedro Ruíz	81	78	-3%
Pomahuaca	285	256	-10%
Pongo	100	109	10%
Utcubamba	120	118	-1%

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

39. En términos de ejes cobrables, durante 2023, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 9,7 millones de ejes (una reducción de 6,4% respecto al 2022), de los cuales la mayor proporción (66,7%) correspondió a ejes cobrables de los vehículos pesados, registrándose una mayor afluencia de unidades con 2, 3 y 6 ejes. Como se observa en el Cuadro N° 6, los vehículos de 6 ejes⁷ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables con 3,2 millones de ejes (32,6% del total de ejes).

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



Cuadro N° 6
IIRSA Norte: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2023
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)

Estación de peaje	Número de ejes por vehículo							Total
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	3221	586	370	147	65	525	13	4927
Aguas Claras	211	30	33	13	3	49	0.5	340
Chulucanas	632	114	30	7	8	60	9.1	860
Moyobamba	119	18	25	8	3	36	0.5	210
Olmos	261	48	75	30	6	73	0.9	493
Paita	999	241	40	21	32	130	0.6	1462
Pedro Ruiz	135	21	22	8	2	26	0.3	213
Pomahuaca	253	44	86	35	7	84	0.8	509
Pongo	309	32	29	12	2	34	0.4	418
Utcubamba	303	38	31	14	2	33	0.3	421
Ejes Cobrables	3220	1172	1111	587	323	3153	95	9661
Aguas Claras	211	61	99	52	16	295	3.7	738
Chulucanas	631	229	91	27	40	358	63.6	1440
Moyobamba	119	37	75	33	14	217	3.5	500
Olmos	261	95	224	119	29	438	6.4	1172
Paita	999	483	119	83	159	778	4.3	2625
Pedro Ruiz	135	41	65	30	9	157	2.1	441
Pomahuaca	253	88	258	140	33	503	5.5	1280
Pongo	309	64	86	47	12	207	3.2	727
Utcubamba	303	75	94	55	10	199	2.4	739

1/ Desde el 29 de marzo de 2017 no se registra el tráfico de vehículos en la estación Mocce, debido a la suspensión temporal del cobro de peaje

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.

40. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Aguas Claras, Chulucanas, Moyobamba, Olmos, Paita y Pomahuaca rige una política comercial, que implica aplicar descuentos a los usuarios de vehículos pesados y ligeros que transiten distancias menores a los 25 km, 50 km y 80 km. Así, en la estación de Paita, estos vehículos representaron el 29,7% de tráfico total de vehículos acogidos a la política comercial de la concesión, con 124,2 mil vehículos en 2023; mientras que, en la estación de Chulucanas, estos vehículos representaron el 17,5% del tráfico de vehículos acogidos a dicha política comercial con 104,2 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7). En general, el tráfico de vehículos acogidos a política comercial constituyó el 5,9% del tráfico total en la Concesión en dicho año.

Cuadro N° 7
IIRSA Norte: Vehículos que pagan Política Comercial, 2023
(En miles de unidades vehiculares)

Estación de peaje	Sujetos a pago de peaje		Total	Participación
	Tarifa normal	Política Comercial		
Aguas Claras	314	26	340	7.7%
Chulucanas	756	104	860	12.1%
Moyobamba	177	33	210	15.8%
Olmos	489	4	493	0.8%
Paita	1338	124	1462	8.5%
Pedro Ruíz	213	0	213	0.0%
Pomahuaca	509	0	509	0.0%
Pongo	418	0	418	0.0%
Utcubamba	421	0	421	0.0%
Total	4636	292	4927	5.9%

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

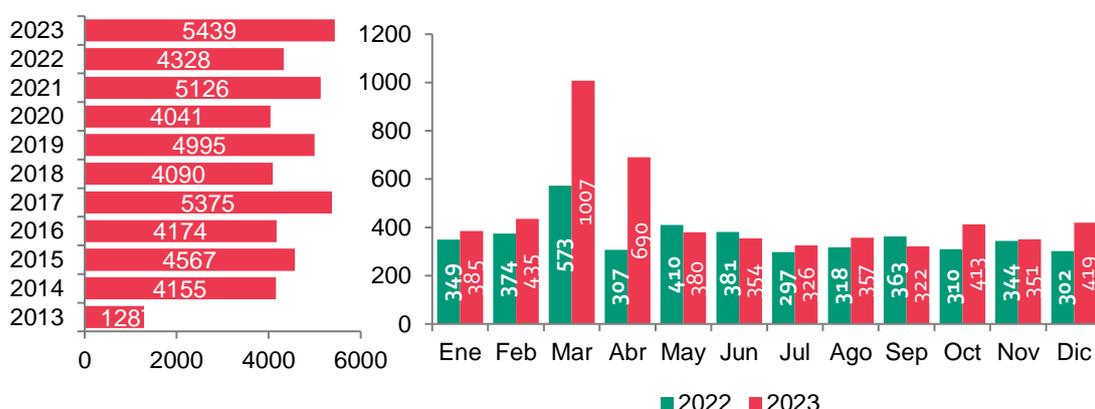
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.



IV.2 Servicios complementarios

41. Como ha sido mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
42. Durante el 2023, el número de llamadas de emergencia realizadas por los usuarios para reportar incidentes y/o accidentes fue de 5439, cifra superior en 25,7% con relación a las llamadas efectuadas el año anterior (4328 llamadas). según se aprecia en el Gráfico N° 5, este año es el que registró la mayor cantidad de llamadas de emergencia, superando los niveles del año 2017 (5375), durante el periodo de vigencia de la Concesión, en línea con los daños generados por el Fenómeno *El Niño Costero* en la Red Vial.

Gráfico N° 5:
IIRSA Norte: Llamadas de emergencia, 2022 – 2023



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.

43. Además, como se muestra en el Cuadro N° 8, la mayor proporción de las llamadas recibidas fue para solicitar auxilio mecánico (61,1%), las llamadas para reportar desastres ambientales concentraron el 23,3% y las llamadas para reportar accidentes de tránsito representaron el 7,0%. Por otra parte, del total de llamadas recibidas, el 34,9% reportó interrupciones de la vía, causados en su mayoría por desperfectos mecánicos. Con respecto al medio de comunicación utilizado, la mayor proporción de los usuarios se comunicó con la Central de Emergencias directamente desde sus teléfonos (90,9%) y sólo el 1,6% lo hizo a través de los postes SOS.

Cuadro N° 8
IIRSA Norte: Motivo de llamada de emergencia, 2023
(Número de llamadas)

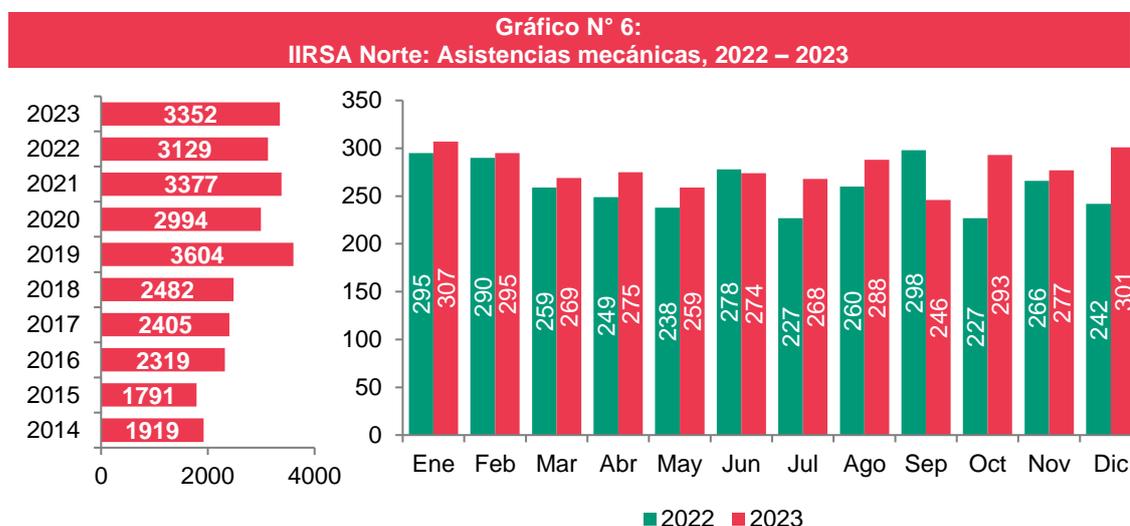
Motivo	¿Interrumpió la vía?		Medio de comunicación			Total
	Sí	No	Teléfonos	Postes SOS	Otros	
Auxilio Mecánico	975	2348	3227	81	15	3323
Desastres ambientales	736	534	953	3	314	1270
Accidente de Tránsito	127	253	375	3	2	380
Otros	61	405	389	1	76	466
Total	1899	3540	4944	88	407	5439

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositran.



44. Por otra parte, durante el 2023, el número de asistencias mecánicas fue de 3352, lo que representó un incremento de 7,1% respecto de las asistencias a vehículos averiados efectuadas el año anterior (3129). Como se aprecia en el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias mecánicas en 2023, se efectuó en los meses de enero, octubre y diciembre.



Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

V. ESQUEMA TARIFARIO

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

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

Donde:

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

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

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

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



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

48. Como se aprecia en el Cuadro N° 9, durante enero de 2022 se implementaron las nuevas tarifas en un nivel de S/ 8,70 por unidad (vehículo ligero) y por eje (vehículo pesado) para las estaciones de Paita, Chulucanas, Olmos, Pomahuaca, Utcubamba, Pedro Ruiz, Aguas Claras, Moyobamba y Pongo, lo cual representó un aumento de 6,1% en relación con las tarifas establecidas en enero de 2022 (S/ 8,20 por unidad y eje).

Cuadro N° 9 IIRSA Norte: Tarifas aplicadas por el concesionario, 2023 (En Nuevos Soles)			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje (Sin IGV)	Tarifa (con IGV)
Vehículos Ligeros	Por Unidad	7.37	8.70
Vehículos Pesados	Por eje	7.37	8.70

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

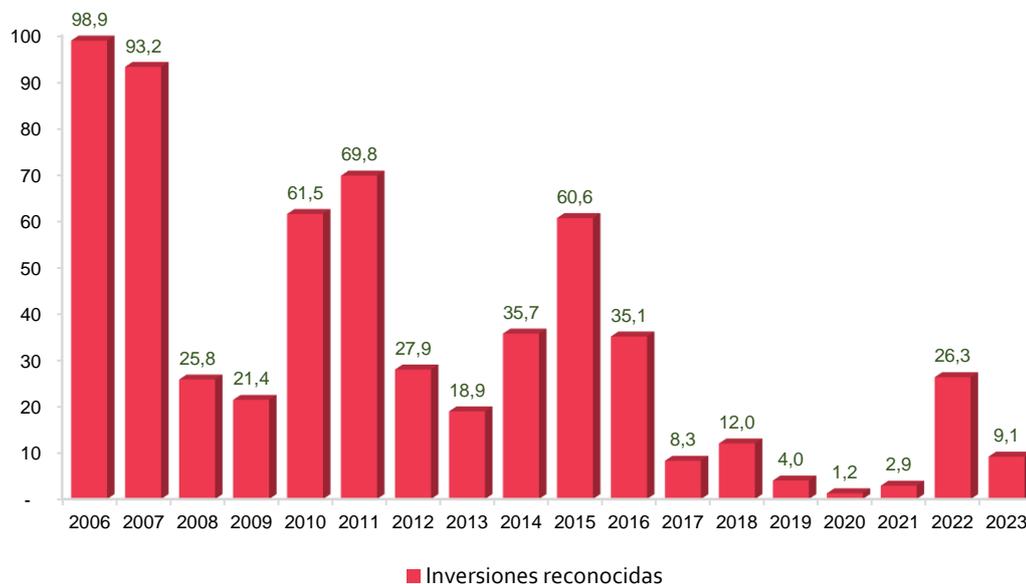
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Evolución de las inversiones

El Gráfico N° 7 muestra las inversiones reconocidas desde el 2006 hasta el 2023. Así, se tiene que al 31 de diciembre del año 2023, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 612,6 millones (incluido IGV), lo que representó un avance de 95,5% del total de la inversión comprometida (USD 641,4 millones, incluido IGV), la cual incluye las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales y accesorias.

Gráfico N° 7:
IIRSA Norte: Inversiones reconocidas, 2006 – 2023
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

49. Al cierre de 2023, el Concesionario ha concluido con la ejecución de la obra principal contenida en el Contrato de Concesión (obras contractuales), siendo que el resto de la inversión



corresponde a obras accesorias⁸ y obras adicionales⁹. Con ello, se ha alcanzado un nivel de cumplimiento de 100% del total de kilómetros comprometidos para construcción (114,08 km) y para ser intervenidos (806,35 km) como parte de la obra principal. En el caso de las obras adicionales, se ha alcanzado un cumplimiento del 100% en la vía de evitamiento de Tarapoto (13,7 km), el acceso nuevo al Puerto de Yurimaguas (9,4 km), vía de evitamiento de Piura (11,5 km) e intercambio vial de Piura (3 km), segunda calzada Piura – Paita (con 49 km en total).

50. El monto de avance de obras ejecutadas reconocidas por el Ositrán en 2023 fue de USD 9,15 millones (incluido IGV), lo cual representó una reducción de 65,2% con relación a la inversión ejecutada en 2022 (USD 26,29 millones, incluido IGV).

VI.2. Pagos al Estado

51. Conforme a lo establecido en la Cláusula 13.11 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe pagar al Regulador el 1% de los recursos que reciba por concepto del PAMO, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26917. Entre estos recursos se encuentran los ingresos percibidos por peaje y cualquier otro servicio que brindado directamente o a través de terceros, así como el cofinanciamiento transferido por el Concedente.
52. Durante el 2023, el pago por concepto de Aporte por Regulación fue de S/ 5,94 millones, monto que representó una caída de 16,3% con relación a los aportes transferidos el 2022 (S/ 7,09 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, los aportes mensuales por regulación muestran alta variabilidad, pues dependen de que el Concesionario reciba los pagos del Concedente. En ese sentido, los aportes entre un año y otro pueden variar dependiendo del momento en que el Concedente haga dichas transferencias al Concesionario.

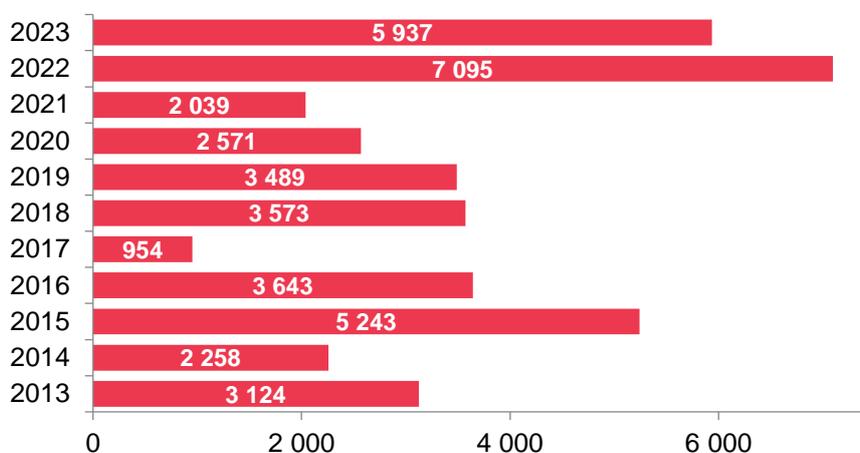
⁸ Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión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

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



Gráfico N° 8:
IIRSA Norte: Aportes por regulación 2013 – 2023
(Miles de Nuevos Soles)

Aportes por Regulación



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



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

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

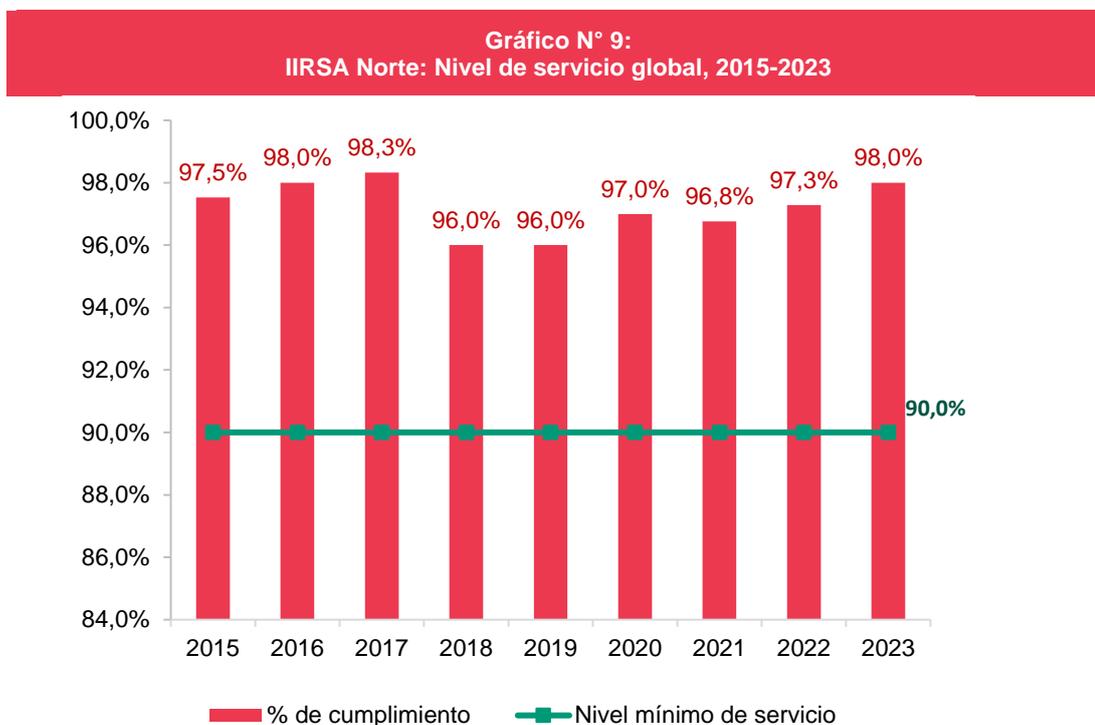
VII.1. Niveles de servicio

53. De acuerdo con el Contrato Concesión, los bienes y la infraestructura vial de la Concesión deben cumplir una serie de parámetros relacionados con el estado del pavimento, condición de drenajes, estado de las señales, calidad de la circulación, entre otros. Los límites aceptables para cada indicador se encuentran establecidos en el Anexo I del Contrato. El Regulador debe supervisar el cumplimiento de los niveles de servicio y determinar si se mantienen dentro de los umbrales establecidos.
54. En el Gráfico N° 9 se presentan los resultados de la evaluación realizada por Ositrán sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, donde el



indicador global de cumplimiento de los niveles de servicio se construye a partir de una ponderación del nivel de cumplimiento alcanzado en cada uno de los indicadores relacionados con el estado de las calzadas, bermas, drenajes, puentes y viaductos, así como el derecho de vía y la seguridad vial.

55. En la última evaluación realizada por Ositrán en 2023 sobre el cumplimiento del Nivel de Servicio Global establecido en el Contrato de Concesión, se alcanzó un nivel de cumplimiento de 98 %, siendo que el nivel de servicio exigible en el Contrato de Concesión es de 90 %.



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

56. Por otra parte, en 2023, el Ositrán ha realizado la evaluación del cumplimiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)¹⁰. Conforme al Contrato de Concesión, el valor máximo de la rugosidad media deslizando de la vía concesionada no debe superar en ningún intervalo el valor de 3,5 metros por kilómetro. Los resultados obtenidos de la evaluación efectuada en 2023 muestran que la rugosidad de la vía registró un nivel de IRI de 1,87 metros por kilómetro, con lo cual se evidenció que el concesionario cumplió con mantener la vía concesionada bajo niveles de servicio previstos en el Contrato.

VII.2. Indicadores de Tráfico

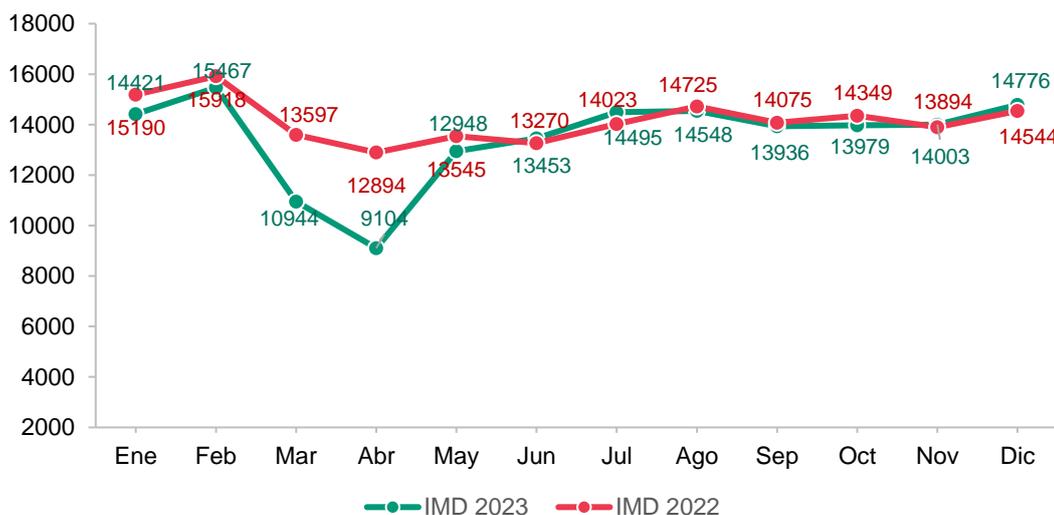
El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹¹. Como se aprecia en el Gráfico N° 10, el IMD promedio anual fue de 13 506 vehículos por día durante 2023, cifra que representa una contracción en el nivel de tráfico de 4,68% en relación con los 14 169 vehículos diarios registrados por día en el 2022. Asimismo, durante la mayoría de meses del 2023, a excepción de junio, julio, abril, noviembre y diciembre, la infraestructura vial afrontó un menor tráfico de vehículos que el año anterior.

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

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



Gráfico N° 10:
IIRSA Norte: IMD Mensual, 2022 – 2023
(En unidades vehiculares)



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

VII.3. Accidentes

57. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2023, el número de accidentes en la vía concesionada se incrementó en 7,3% respecto al año anterior, pasando de 450 accidentes a 483 accidentes. Respecto de las víctimas de los accidentes, el número de heridos se incrementó en un 50,8% (de 185 a 279 heridos) y las víctimas mortales, en 111,1% en relación con lo registrado en 2022 (de 27 a 57 fallecidos).

Cuadro N° 10
IIRSA Norte: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2023
(Número de Accidentes)

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

Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

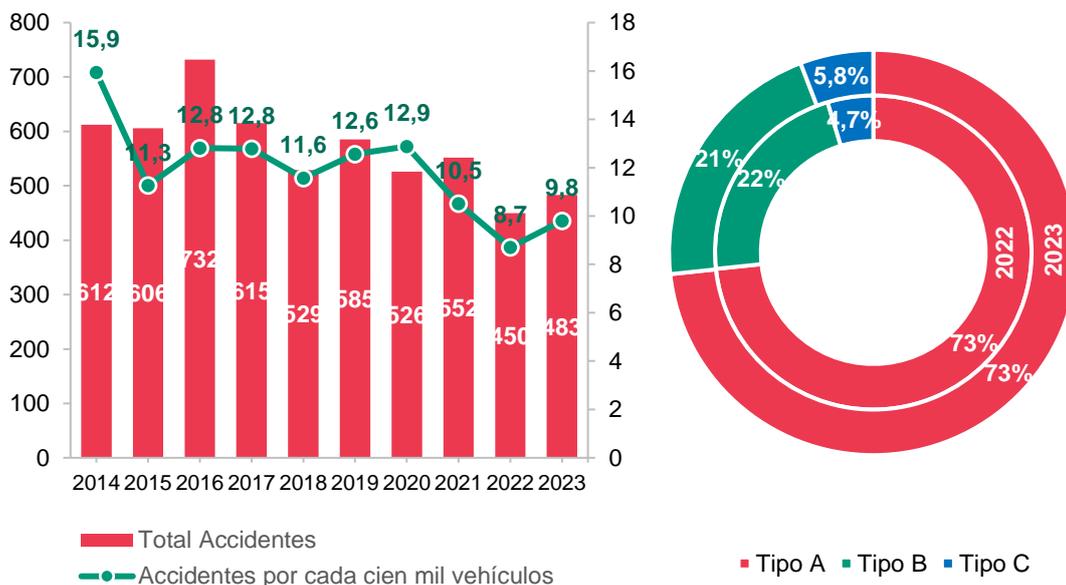
Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

58. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2022 fue 9,8, cifra superior respecto al año anterior en el que dicho ratio alcanzó el valor de 8,7 (Ver Gráfico N° 11). Por otro lado, respecto al tipo de accidente, 28 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C con 6%), mientras que 101 reportaron heridos (Accidentes Tipo B con 21%).



Gráfico N° 11:
IIRSA Norte: Accidentes por cien mil vehículos y tipo de consecuencia, 2014 – 2023



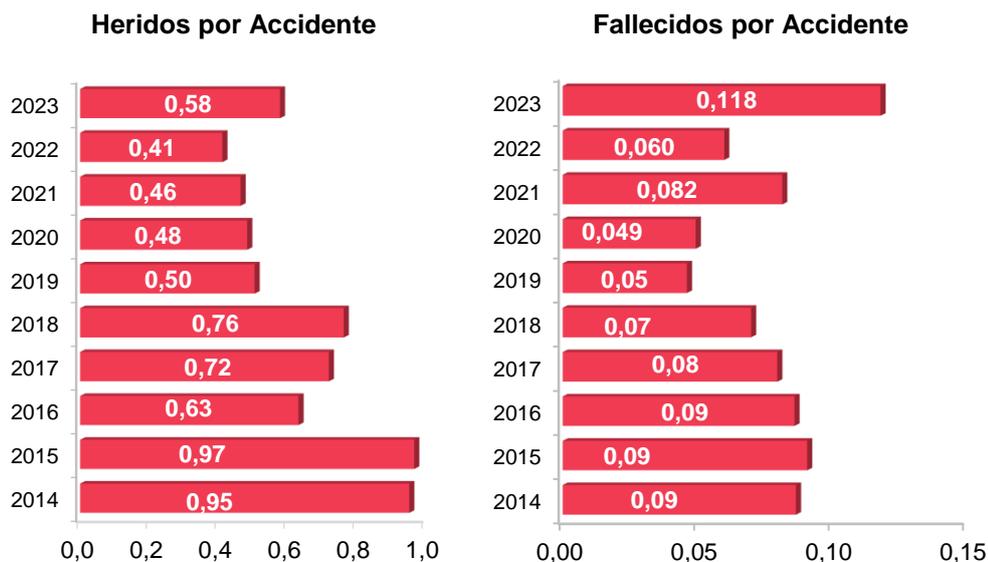
Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.
 Tipo B: Accidentes con personas heridas.
 Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.

59. El número de heridos por accidente se redujo en un 11,4%, pasando de 0,46 a 0,41 heridos por accidente. Por otro lado, en el 2022, la cantidad de víctimas fatales por accidente pasó de 0,082 a 0,060. En el Gráfico N° 12 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2014-2023.

Gráfico N° 12:
IIRSA Norte: Daños personales por accidentes 2014 – 2023

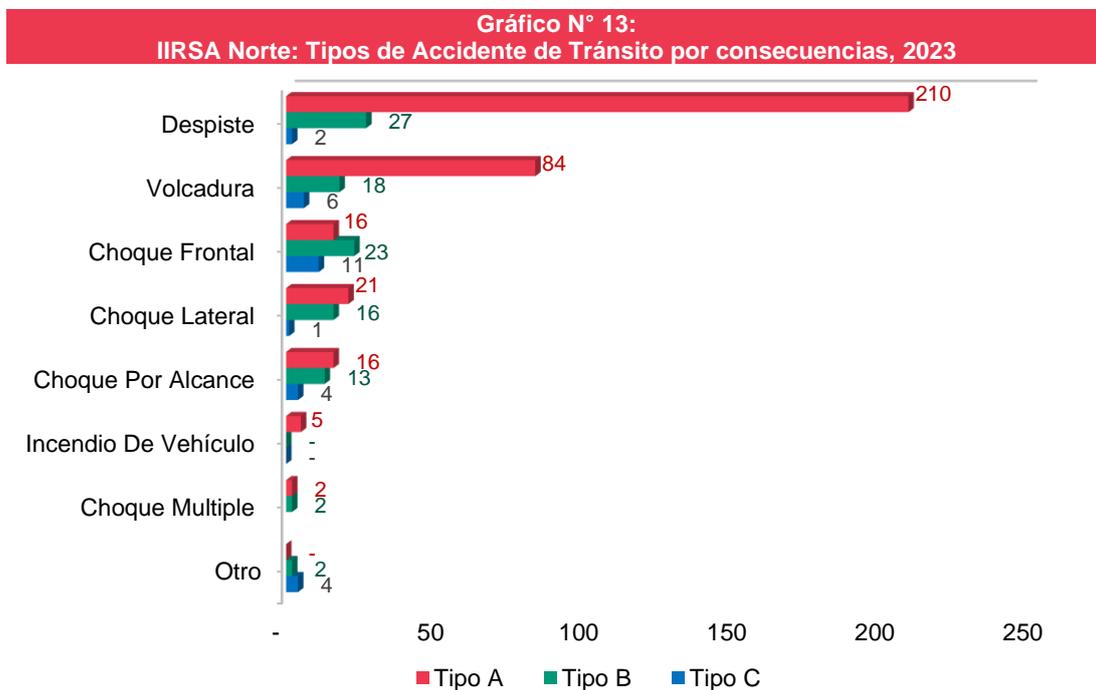


Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



60. En el 2023, el 49,5% de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, los cuales tuvieron como consecuencias principalmente daños materiales y en menor medida personas heridas. El 22,4% de los accidentes ocurrió por volcaduras y el 10,4% por choques frontales.



Tipo A: Accidentes únicamente con daños materiales.

Tipo B: Accidentes con personas heridas.

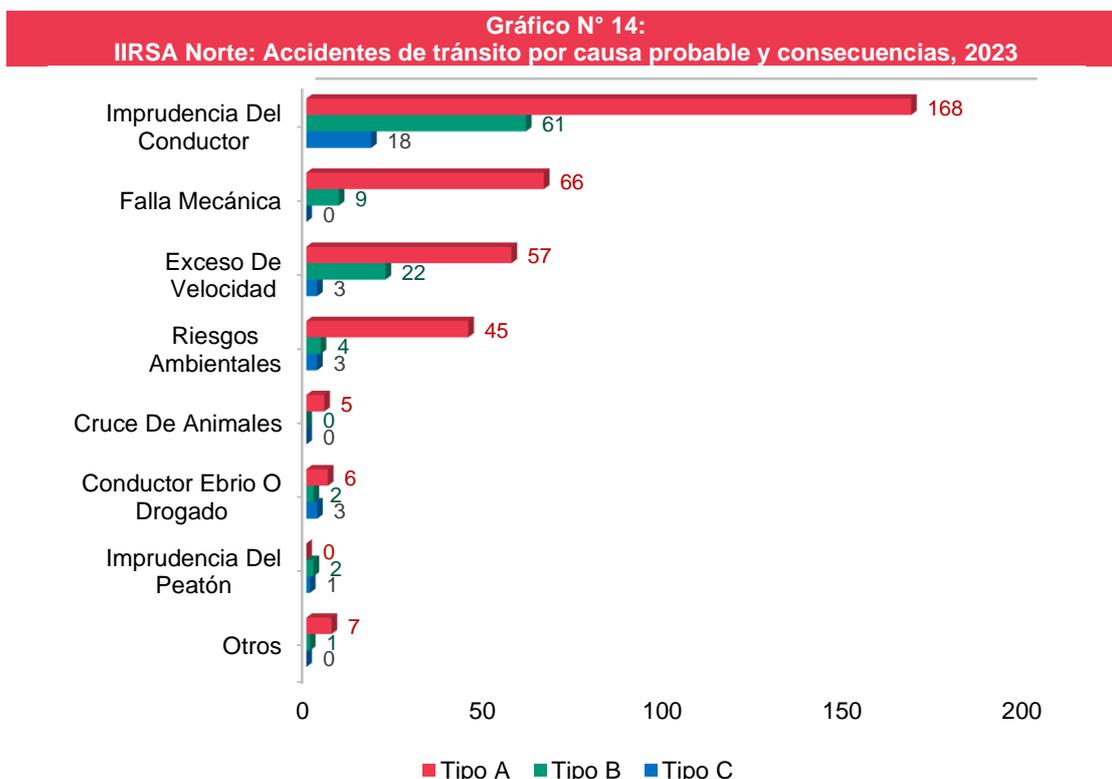
Tipo C: Accidentes con personas fallecidas.

Fuente: Concesionaria IIRSA Norte.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, Ositrán.



61. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, en 2023, el mayor número de accidentes (51,1%) fue causado por “imprudencia de los conductores”, que incluye maniobras temerarias, invasión de carril, deslumbramiento, adelanto de vehículo, etc. En tanto, el 15,5% se atribuye a fallas mecánicas, principalmente relacionadas a los frenos y los neumáticos; asimismo, el 17,0% están asociados al exceso de velocidad; por último, se atribuye el 10,8% de los accidentes a los riesgos ambientales, relacionados a las condiciones climáticas adversas tales como lluvia o neblina. El Gráfico N° 14 desagrega las causas probables de los accidentes por el tipo de consecuencia.



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

VII.4. Reclamos

62. En el 2023, se presentaron 62 reclamos al concesionario, cifra superior en 12,7% al número de reclamos presentados en el 2022 (55 reclamos). Entre las principales causas que motivaron la presentación de los reclamos están los reclamos vinculados a servicios de mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta (45,2%), atención inadecuada (22,6%) cobro de tarifa (21,0%), entre otros. (Ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11
IIRSA Norte: Motivo de reclamos por meses, 2023

Materia de Reclamo / Periodo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	2023
Atención Inadecuada	1	0	2	1	1	1	3	2	0	0	2	1	14
Cobro de la tarifa	3	1	2	1	2	0	2	0	1	0	1	0	13
Falta de Señalización	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
Mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta	1	0	2	6	6	3	1	1	3	1	3	1	28
Servicio de Auxilio Mecánico, Remolque y/o Grúa	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Tiempo de espera en cola	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2

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



VII.5. Sanciones y penalidades impuestas

63. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa.
64. En particular, las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC) por el incumplimiento contractual en que incurra el Concesionario. Cabe indicar que estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán¹².
65. En 2023, se aplicó una penalidad al Concesionario ascendente a S/ 646 720, debido al incumplimiento de la obligación de mantener vigente la póliza sobre bienes en construcción (CAR) de acuerdo con las condiciones estipuladas en el Contrato de Concesión, en el marco del "Acta de Acuerdos 24 Obras Accesorias Prioritarias Tramos Viales del Eje Multimodal Amazonas Norte IIRSA Norte".

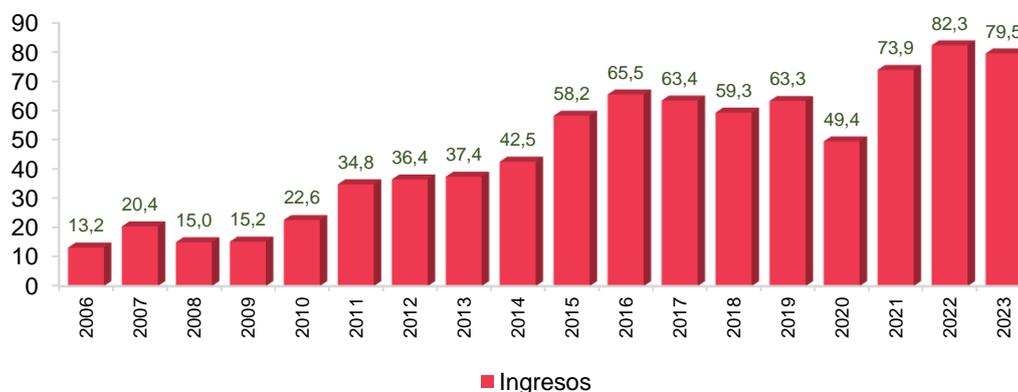
VIII. INDICADORES COMERCIALES

66. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 79,6 millones durante 2023, lo que representó una caída del 3,4% en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 82,3 millones). Cabe indicar que el 66,9% de los ingresos recaudados corresponden al cobro de vehículos pesados, mientras que 33,1% corresponden al cobro de vehículos ligeros. Entre el 2006 y 2023, los ingresos acumulados por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 832,3 millones (Ver Gráfico N° 15).

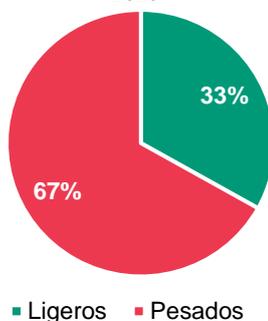
¹² Como ENAPU y CORPAC operan la infraestructura en virtud de su respectiva ley de creación y no de un contrato de concesión, sus incumplimientos no son materia de penalidad.



Gráfico N° 15:
IIRSA Norte: Recaudación por cobro de peaje 2006-2023
(En millones de soles, incluido IGV)



Ingreso por tipo de Vehículo, 2023



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

67. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹³, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO y PAO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁴. Al cierre de 2023, el monto total devengado por el Concedente por concepto de PAO ascendió a S/ 99,6 millones; mientras que el monto devengado para financiar el PAMO ascendió a S/ 88,6 millones.

¹³ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁴ En particular, se registran los montos girados por PROVIAS Nacional al Fideicomiso de Administración. Estos montos no necesariamente coinciden con los ingresos percibidos con el concesionario, pues eso dependerá de la aceptación de las obras y de las fechas establecidas para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 16:
IIRSA Norte: Cofinanciamiento otorgado por el Estado por PAMO y PAO 2006-2023
(En S/ millones, incluido IGV)



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

68. Como se aprecia, los pagos efectuados por el Concedente por concepto conjunto de PAMO y PAO experimentaron un incremento de 24,6% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 151,1 millones a S/ 188,2 millones. Ello influenciado por el incremento del PAO en 33,4% en 2023. De los aportes totales, las labores de construcción relacionadas al PAO contractual representaron el 63,7%, mientras que el 36,3% corresponde a las actividades de mantenimiento (PAMO).

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1 Estados financieros

- **Estado de Resultados Integrales**

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

Cuadro N° 12
IIRSA NORTE: Ingresos por servicios 2022-2023
(En miles de soles)

Ingresos por servicios	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL		
	2023	2022	2023	2022	2023/2022
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	407 608	324 247	86,6%	73,5%	25,7%
Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)	75 215	69 897	16,0%	15,8%	7,6%
Costo anual de mantenimiento (CAM)	53 130	49 985	11,3%	11,3%	6,3%
Trabajos en sectores inestables	66 211	19 830	14,1%	4,5%	233,9%
Informe técnico de mantenimiento (ITM)	213 052	181 668	45,3%	41,2%	17,3%
Otros menores	-	2 867	0,0%	0,6%	-100,0%
Ingresos por servicios de construcción	63 139	117 110	13,4%	26,5%	-46,1%
Obras accesorias	63 139	117 110	13,4%	26,5%	-46,1%
Obras adicionales	-	-	0,0%	0,0%	
Total	470 747	441 357			6,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - IIRSA NORTE S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



71. En el 2023, los ingresos totales constituido por: i) los servicios de operación y mantenimiento; y, ii) los servicios de construcción de la concesión alcanzaron los S/ 470,8 millones, un 6,7% mayor que los ingresos totales registrados en el 2022. Al respecto, los ingresos por servicio de operación y mantenimiento se incrementaron en un 25,7% frente a lo registrado en el 2022, lo que representa S/ 83,4 millones adicionales, influenciado principalmente en el notorio incremento en la actividad de Trabajos en sectores inestable en S/ 46,4 millones. En tanto, los ingresos por servicios de construcción se redujeron en un 46,1%, esto es, en S/ 54 millones, debido al menor volumen de ingresos por la ejecución de obras accesorias.
72. En relación con los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, en el ejercicio 2023 estos representaron el 86,6% de los ingresos totales. De dichos ingresos, las actividades de Informe técnico de mantenimiento (ITM) y el pago anual por mantenimiento y operación (PAMO) son los de mayor relevancia ascendiendo al 45,3% y 16,0% de los ingresos totales, respectivamente.
73. En lo que respecta a los costos del servicio de operación y construcción de la concesión, para el ejercicio 2023 estos alcanzaron los S/ 395,6 millones monto superior en 4,5% al del ejercicio 2022. Los costos totales están conformados por dos prestaciones de servicios: i) los costos por servicio de operación y mantenimiento, el cual fue de S/ 341,6 millones, monto que se ha incrementado en 24,0% con relación al año anterior (S/ 275,6 millones); y, ii) los costos por servicio de construcción que en el 2023 ascendieron a S/ 54,1 millones, monto que se ha reducido en 47,5% con relación al año anterior (S/ 103,0 millones).

Cuadro N° 13
Costos de prestación de servicios 2022-2023

Costos por prestación de servicios			ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023	2022	2023/2022
Costos por servicios de operación y mantenimiento	341 556	275 551	86,3%	72,8%	24,0%
Honorarios de operación	91 224	86 163	23,1%	22,8%	5,9%
Eliminación de derumbes de sectores inestables	58 141	17 447	14,7%	4,6%	233,2%
Informe técnico de mantenimiento	188 798	166 641	47,7%	44,0%	13,3%
Tributos	891	2 777	0,2%	0,7%	-67,9%
Otros menores	2 502	2 523	0,6%	0,7%	-0,8%
Costos por servicios de construcción					
Servicios de construcción	54 066	102 940	13,7%	27,2%	-47,5%
Total	395 622	378 491	100,0%	100,0%	4,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

74. En relación con los costos por servicio de operación y mantenimiento en el ejercicio 2023, estos representaron el 86,3% de los costos totales. De dichos costos, las actividades de "Informe técnico de mantenimiento" y "Honorarios de operación" son los de mayor relevancia, al concentrar el 47,7% y 23,1% de los costos totales en 2023, respectivamente.
75. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se redujeron un 6,7% con respecto al 2022, pasando de S/ 7,7 millones a S/ 7,2 millones, principalmente explicado por la reducción de las Multas y sanciones de la administración tributaria en S/ 330 miles, y Servicios recibidos prestados por terceros en S/ 389 miles. Así, al 2023, estos rubros representaron el 10,2% y el 35,7% de los costos totales de administración, respectivamente.



Cuadro N° 14
Costos de administración 2022-2023

Gastos administrativos	2023	2022	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Cargas de personal	3 713	3 341	51,8%	43,5%	11,1%
Servicios recibidos prestados por terceros	2 559	2 948	35,7%	38,4%	-13,2%
Tributos	38	56	0,5%	0,7%	-32,1%
Otras cargas de gestión	67	205	0,9%	2,7%	-67,3%
Multas y sanciones de la administración tributaria	729	1 059	10,2%	13,8%	-31,2%
Depreciación	56	62	0,8%	0,8%	-9,7%
Amortización	-	6	0,0%	0,1%	-100,0%
Total	7 162	7 677	100,0%	100,0%	-6,7%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

76. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2023, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 75,1 millones, lo que significó un aumento de 19,5% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 62,9 millones). Este incremento en la utilidad bruta se explica por el aumento de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento. Asimismo, la utilidad de operación se incrementó en 31,6% ascendiendo en el 2023 a S/ 72,8 millones, debido a la disminución de los gastos administrativos en 6,7%. Respecto a la utilidad final del ejercicio en el 2023, la misma tuvo un aumento de 40,0%, es decir, S/ 51,1 millones frente a S/ 36,5 millones registrado en el año anterior. Ello se explica principalmente por las menores pérdidas por diferencia de cambio respecto al año anterior, influenciando en el incremento de S/ 14,6 millones frente a lo obtenido en el 2022.

Cuadro N° 15
Resultados integrales 2022-2023

	2023	2022	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
			2023	2022	2023/2022
Ingresos	470 747	441 357	100%	100%	6,7%
Ingresos por actividades de construcción	63 139	117 110	13,4%	26,5%	-46,1%
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	407 608	324 247	86,6%	73,5%	25,7%
Costos					
Costos por servicios de construcción	-54 066	-102 940	-11,5%	-23,3%	-47,5%
Costos por servicios de operación y mantenimiento	-341 556	-275 551	-72,6%	-62,4%	24,0%
Utilidad bruta	75 125	62 866	16,0%	14,2%	19,5%
Gastos administrativos	-7 162	-7 677	-1,5%	-1,7%	-6,7%
Otros ingresos	4 857	133	1,0%	0,0%	3551,9%
Otros gastos			0,0%	0,0%	
Utilidad de operación	72 820	55 322	15,5%	12,5%	31,6%
Ingresos financieros	1 168	3 935	0,2%	0,9%	-70,3%
Gastos financieros	-2 057	-2 856	-0,4%	-0,6%	-28,0%
Ganancia por diferencia de cambio	52 087	85 911	11,1%	19,5%	-39,4%
Pérdida por diferencia de cambio	-51 239	-90 066	-10,9%	-20,4%	-43,1%
Utilidad neta antes del impuesto a la renta	72 779	52 246	15,5%	11,8%	39,3%
Impuesto a la renta	-21 685	-15 755	-4,6%	-3,6%	37,6%
Utilidad (pérdida) neta del año	51 094	36 491	10,9%	8,3%	40,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 – Concesionaria IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



- **Estado de Situación Financiera**

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

Cuadro N° 16
Estado de Situación Financiera, 2022-2023
(En miles de soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2023	2022		2023	2022
ACTIVOS CORRIENTES	287 143	451 004	PASIVO CORRIENTE	306 661	480 086
Efectivo	133 181	213 209	Obligaciones financieras	7 950	4 683
Cuentas por cobrar comerciales	79 115	97 912	Cuentas por pagar comerciales	458	515
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	17 618	94 149	Cuentas por pagar a partes relacionadas	154 842	139 353
Cuentas por cobrar diversas	56 808	45 302	Anticipos del Concedente	136 271	321 066
Gastos pagados por anticipado	421	432	Otras cuentas por pagar	7 130	14 469
			PASIVO NO CORRIENTE	2 227	18 406
			Obligaciones financieras		16 180
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	2 227	2 226
ACTIVOS NO CORRIENTES	161 105	135 754	TOTAL PASIVO	308 888	498 492
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	115 216	89 288			
Cuentas por cobrar diversas	44 733	45 309	PATRIMONIO NETO	139 360	88 266
Impuesto a la renta diferido	222	167	Capital social	31 279	31 279
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	934	990	Reserva legal	6256	6256
Intangibles, neto			Resultados acumulados	101 825	50 731
TOTAL ACTIVOS	448 248	586 758	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	448 248	586 758

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Cuadro N° 17
Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera, 2022-2023
(En porcentaje)

ACTIVOS	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL
	2023	2022	2023/2022		2023	2022	2023/2022
ACTIVOS CORRIENTES	64,1%	76,9%	-36%	PASIVO CORRIENTE	68,4%	81,8%	-36%
Efectivo	29,7%	36,3%	-38%	Obligaciones financieras	1,8%	0,8%	70%
Cuentas por cobrar comerciales	17,6%	16,7%	-19%	Cuentas por pagar comerciales	0,1%	0,1%	-11%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	3,9%	16,0%	-81%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	34,5%	23,7%	11%
Cuentas por cobrar diversas	12,7%	7,7%	25%	Anticipos del Concedente	30,4%	54,7%	-58%
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,1%	-3%	Otras cuentas por pagar	1,6%	2,5%	-51%
				PASIVO NO CORRIENTE	0,5%	3,1%	-88%
				Obligaciones financieras	0,0%	2,8%	-100%
				Cuentas por pagar a partes relacionadas	0,5%	0,4%	0%
ACTIVOS NO CORRIENTES	35,9%	23,1%	19%	TOTAL PASIVO	68,9%	85,0%	-38%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	25,7%	15,2%	29%				
Cuentas por cobrar diversas	10,0%	7,7%	-1%	PATRIMONIO NETO	31,1%	15,0%	58%
Impuesto a la renta diferido	0,0%	0,0%	33%	Capital social	7,0%	5,3%	0%
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	0,2%	0,2%	-6%	Reserva legal	1,4%	1,1%	0%
Intangibles, neto	0,0%	0,0%		Resultados acumulados	22,7%	8,6%	101%
TOTAL ACTIVOS	100,0%	100,0%	-24%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	100,0%	100,0%	-24%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. Al cierre del año 2023, se observa que el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se redujeron en 24% respecto al 2022, pasando de S/ 586,8 millones a S/ 448,3 millones.



79. Por el lado del activo, el activo corriente se redujo entre el 2022 y 2023 pasando de S/ 451,0 millones a S/ 287,1 millones (-36%); mientras que los activos no corrientes aumentaron 19% pasando de S/ 135,8 millones a S/ 161,1 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 76,9% de los activos totales en el año 2022 al 64,1% en el año 2023, debido principalmente a la contracción de la cuenta de Efectivo en S/ 80,0 millones. Por el lado de los activos no corrientes, la variación se debe principalmente al incremento de las Cuentas por cobrar a partes relacionadas en S/ 26,0 millones.
80. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se redujeron en un 38% mientras que el patrimonio neto se incrementó en un 58%, ascendiendo en el ejercicio 2023 a S/ 308,9 millones y S/ 139,4 millones, respectivamente; y representando el 68,9% y 31,1% del total de pasivo y patrimonio respectivamente. Cabe señalar que los registros de pasivos no corrientes descendieron en un 88% (- S/ 16,2 millones). Asimismo, la disminución del pasivo corriente se explica principalmente por las cuentas Anticipos del Concedente el cual desciende a S/ 136,3 millones (S/ 321,1 millones en el 2022) y Otras cuentas por pagar por S/ 7,1 millones (S/ 14,5 millones en el 2022).
81. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se incrementó para el 2023 pasando de S/ 88,3 millones a S/ 139,4 millones (+58%), en línea con el aumento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 50,7 millones a S/ 101,8 millones.

IX.2 Indicadores Financieros

• **Ratios de Liquidez**

82. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se mantiene la situación de la capacidad de la empresa al no tener los recursos suficientes para afrontar sus obligaciones de corto plazo, toda vez que presenta ratios por debajo de 1.
83. En particular, la disminución del activo corriente en un 36% en 2023 frente a la reducción del pasivo corriente en un 36% han determinado que el ratio liquidez clásica¹⁵ mantenga el mismo nivel de 0,94, mientras que el ratio de prueba ácida¹⁶ presenta una ligera disminución de 0,94 a 0,93.

Cuadro N° 18 Ratios de Liquidez, 2022-2023		
Ratios	2023	2022
Liquidez general	0,94	0,94
Prueba Ácida	0,93	0,94
Liquidez absoluta	0,43	0,44

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - IIRSA NORTE S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

84. Con relación al ratio de liquidez absoluta¹⁷ o también llamado ratio de prueba defensiva, este indicador se reduce también ligeramente de 0,44 a 0,43 entre 2022 y 2023, lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo por sí solo no permite respaldar el total del pasivo corriente, sólo cubre un poco menos de la mitad (43%).

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

85. El ratio de endeudamiento analiza la composición relativa de las fuentes de financiación en una empresa. Un ratio de endeudamiento con valores elevados supone una dependencia

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

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

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



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

86. Ahora bien, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2023 reflejan una menor dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior en los ratios deuda/patrimonio, endeudamiento del Activo e índice de solvencia.

Cuadro N° 19		
Ratios de Endeudamiento financiero, 2022-2023		
Ratios	2023	2022
Deuda/Patrimonio	221,6%	564,8%
Endeudamiento del Activo	68,91%	84,96%
Calidad de la Deuda	99,3%	96,3%
Índice de Solvencia	1,45	1,18

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - IIRSA NORTE S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

87. En efecto, el ratio Deuda/Patrimonio¹⁸ muestra para el ejercicio 2023 que por cada S/ 100 de patrimonio existe S/ 221,6 de deuda, lo cual denota un nivel alto de apalancamiento de la empresa, aunque el mismo ha mostrado una significativa disminución respecto al apalancamiento correspondiente al año 2022 (564,8 %), producto de la reducción en las cuentas anticipos del concedente y cuentas por pagar a partes relacionadas que constituyen pasivos del Concesionario.
88. El ratio endeudamiento del activo¹⁹ en el ejercicio 2023 indica que de todo el activo total, un 68,9 % está cubierto a través de terceros (pasivo total), ratio inferior al nivel de 85,0 % el 2022, lo cual implica un incremento del financiamiento del activo con recursos propios, lo que representa un mayor nivel de autonomía financiera del concesionario frente a terceros.
89. De otro lado, el índice de solvencia²⁰ para el ejercicio 2023 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,45 de activo total. En el 2022 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,18 de activo total. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa, por lo que se infiere que del 2022 al 2023, se incrementó el nivel de solvencia de la empresa.
90. Finalmente, el ratio de calidad de la deuda²¹ muestra para el ejercicio 2023 que el 99,3 % de la deuda que mantiene el concesionario corresponde a deuda a corto plazo obteniendo un nivel mayor que en el 2022 (96,3 %). De este modo, se tiene que ha aumentado el endeudamiento de corto plazo de la empresa en 2023, en línea con el incremento de los pasivos de corto plazo.

- **Ratios de Rentabilidad**

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

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

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

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

²¹ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total



Cuadro N° 20
Ratios de Rentabilidad, 2022-2023

Ratios	2023	2022
Margen Bruto	16,0%	14,2%
Margen Operativo	15,5%	12,5%
Margen EBITDA	15,5%	12,5%
Margen Neto	10,9%	8,3%
ROE	36,7%	41,3%
ROA	11,4%	6,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 - IIRSA NORTE S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

92. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²² se incrementó al pasar de 14,2% a 16,0% entre los años 2022 y 2023, en línea con las mayores utilidades brutas registradas en el último año. De igual manera, el margen operativo²³, el Margen EBITDA²⁴ y el margen neto²⁵ aumentaron pasando de 12,5%, 12,5% y 8,3% en el 2022 a 15,5%, 15,5% y 10,9% en el 2023, respectivamente. Este último ratio indica que en el ejercicio 2023 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo S/ 10,9 de utilidad neta, debido al incremento de las utilidades netas por las menores pérdidas por diferencia de cambio en el ejercicio 2023.
93. El ROE²⁶ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2023 dicho indicador se reduce respecto al ejercicio 2022, puesto que en el ejercicio 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 36,7 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2022 se obtuvo S/ 41,3 de utilidad neta.
94. Finalmente, se observa un incremento de la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁷ al pasar de 6,2% en 2022 a 11,4% en 2023, así la empresa tuvo mayores ganancias para el 2023 sobre los activos de la empresa. Es decir, en el último año la empresa ha mejorado en la eficiencia del uso de sus activos.

X. CONCLUSIONES

95. De la evaluación del desempeño de la Concesión del IIRSA Norte durante el año 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) De acuerdo con los datos registrados, durante 2023, el tráfico total de vehículos presentó una disminución del 4,7% respecto del año anterior, alcanzando un total de 4,9 millones vehículos.
 - (ii) Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2023, el 65,4% fueron vehículos ligeros; mientras que los vehículos pesados representaron el 34,6%. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 9,7 millones de ejes, lo cual representó una caída del 6,4% respecto al año anterior.
 - (iii) Al cierre de 2023, el Concesionario cuenta con nueve estaciones de peaje en operación, observándose que las estaciones de peaje con mayor nivel de tráfico fueron las de Paita

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

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

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

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

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

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



y Chulucanas, las cuales registraron 1,6 millones de vehículos ligeros (50,6%) y 692 mil vehículos pesados (40,6%), respectivamente.

- (iv) Con relación a las tarifas establecidas para vehículos ligeros y pesados en cada una de las estaciones de peaje en operación, se observó que las mismas aumentaron en 6,1% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 8,20 a S/ 8,70 por unidad (vehículos ligeros) o eje (vehículos pesados).
- (v) Al 31 de diciembre de 2023, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 612,6 millones, lo cual significó un avance de 95,5% de la inversión comprometida, así como un cumplimiento del 100% de los kilómetros comprometidos para construcción y operación como parte de la obra principal. Durante el 2023, el Concesionario ejecutó inversiones en obras adicionales y accesorias por USD 9,15 millones, lo cual representó una caída de 65,2% en relación al año anterior (USD 26,29 millones).
- (vi) En el 2023, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 5,94 millones a Ositrán por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), cifra menor en 16,3% en relación con los aportes generados durante el 2022 (S/ 7,09 millones).
- (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2023, se ha verificado lo siguiente:
- El Concesionario cumplió con los niveles mínimos de prestación de servicio establecidos en el Contrato de Concesión (90 %), habiéndose alcanzado un nivel de cumplimiento del Índice de servicio global de 98 %.
 - El número de accidentes se incrementó entre el 2022 y 2023, pasando de 450 a 483 (+7,3 %); de igual manera, el indicador de número de accidentes por cien mil vehículos se incrementó de 8,7 a 9,8, lo que evidencia un aumento efectivo de la cantidad de accidentes. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes tuvieron su origen en despistes y volcaduras (71,9% en conjunto). La principal causa de los accidentes fue la imprudencia de los conductores (51,1%), seguida de exceso de velocidad (17,0%) y fallas mecánicas (15,5%).
 - Se recibieron 62 reclamos, cifra mayor en 12,7% a los reclamos presentados el año anterior (55). Del total de reclamos presentados, el 45,2% estuvo relacionado a los servicios de mantenimiento de la berma, calzada, derecho de vía y/o cuneta.
- (viii) Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios de operación y mantenimiento, y de construcción se incrementaron 6,7% entre 2022 y 2023, al pasar de S/ 441,4 millones a S/ 470,8 millones; mientras que los costos totales tuvieron un incremento en menor proporción (4,5%) pasando de S/ 378,5 millones en el 2022 a S/ 395,6 millones en el 2023. En ese contexto, la utilidad bruta se incrementa en 19,5%, y la utilidad operativa aumenta en 31,6%, en concordancia con los menores gastos administrativos.



- (ix) Al cierre del año 2023 la empresa redujo sus valores contables frente al observado al cierre de 2022. En efecto, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron una caída de 24%, al registrar S/ 586,8 millones en 2022 y S/ 448,3 millones al finalizar 2023. En tanto, la posición de la empresa frente a sus acreedores se mantiene, pues la misma presenta ratios de liquidez inferiores a 1 tanto en 2022 y 2023. Por ejemplo, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir la totalidad de sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad (cubre el 94%). En relación con la solvencia financiera de la empresa esta experimenta una mejora en términos de ratios deuda/patrimonio, endeudamiento del Activo e índice de solvencia. En cuanto a los indicadores de rentabilidad de la empresa, diversos márgenes de ganancias muestran incrementos, pero a la vez, la empresa registra una pérdida de la eficacia en la generación de beneficios respecto a su patrimonio.



XI. ANEXOS

ANEXO N°1 FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Concesionaria IIRSA Norte S.A.			
Carretera: Eje Multimodal Amazonas Norte			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Eje Multimodal Amazonas Norte (955 Km.), que comprenden: <ul style="list-style-type: none">▪ Yurimaguas – Tarapoto (127,20 Km.)▪ Tarapoto – Rioja (133,00 Km.)▪ Roja – Corral Quemado (274,00 Km.)▪ Corral Quemado – Olmos (196,20 Km.)▪ Olmos – Piura (168,90 Km.)▪ Piura – Paita (55,80 Km.)	Cláusula 2.4. (p. 19)
2	Fecha de suscripción	17 de junio de 2005.	Contrato de concesión
3	Plazo de concesión	25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato.	Cláusula 4.1. (p. 35)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 28 de diciembre de 2005.▪ Adenda 2: 23 de febrero de 2006.▪ Adenda 3: 21 de julio de 2006.▪ Adenda 4: 14 de mayo de 2009.▪ Adenda 5: 03 de mayo de 2011.▪ Adenda 6: 25 de noviembre de 2014.▪ Adenda 7: 03 de julio de 2016.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7
5	Modalidad	Cofinanciado.	Cláusula 2.6 (p. 21)
6	Factor de competencia	Monto de Oferta Económica (MOE): Menor valor presente de sumatoria de PAMO y PAO.	Literal c) del numeral 7.2.1. del TUO de las Bases
7	Capital mínimo	USD 8 millones de dólares. Al finalizar el cuarto año de vigencia de la Concesión deberá pagar el íntegro del capital social mínimo.	Cláusula 3.4. (p. 22)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de construcción de obras</u> por USD 10 millones, que estará vigente hasta la emisión del Acta de Recepción de Obras correspondiente a la segunda etapa.▪ <u>Garantía de fiel cumplimiento de contrato de concesión</u> por USD 10 millones, que permanecerá vigente hasta seis (06) meses posteriores al cumplimiento del plazo del Contrato.	Cláusula 9.2. (p. 88) Cláusula 9.3. (p. 88)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantía de Crédito Parcial</u>. Está destinada a garantizar la obligación del Concedente de realizar los PAO.▪ <u>Línea Crédito de Enlace (LCE)</u>, para iniciar las obras de la primera etapa del contrato. El monto de la LCE será hasta por USD 60 millones. La LCE podrá ser prepagada parcial o totalmente durante cualquiera de las etapas de Construcción, para reinstalar la LCE hasta el límite establecido en la cláusula.	Cláusula 18.1. (p. 151) Cláusula 18.2. (p. 151) Adenda 3
10	Compromiso de inversión	Inversión Proyectada: USD 205 millones (sin incluir IGV) en un plazo máximo de 48 meses.	Anexo N° 10. Propuesta Técnica



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Obras	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Actividades preparatorias (180 días):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento del afirmado en el tramo Tarapoto – Yurimaguas (Transitabilidad en 3,5 horas). ▪ <u>Primera Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de 114 km. de vías (Yurimaguas-Tarapoto). - Rehabilitación y mejoramiento del tramo Dv. Olmos – Piura (169 km.) y Piura – Paíta (56 km.). ▪ <u>Segunda Etapa (duración 2 años):</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rehabilitación, mejoramiento y estabilización del tramo Tarapoto – Rioja (133 km.) y Naranjitos – Corontochaca. - Reforzamiento de puentes Bolivia y Cumbaza. - Construcción del puente Ponazapa. - Otros. 	Cláusula 6.1. (p. 42-45)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Controversia Técnicas se someterán a Arbitraje de Conciencia ▪ Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones, se somete arbitraje internacional. ▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 16.10. (p. 146-147) Cláusula 16.11. (p. 147-149)
13	Penalidades	<p>Se refieren a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato. ▪ Régimen de bienes. ▪ Obras de rehabilitación y mejoramiento iniciales. ▪ Consideraciones socio ambientales. 	Cláusula 3.6. (p. 27) Cláusula 5.40. (p. 42) Cláusulas 6.23. (p. 52-53) Cláusula 11.47. (p. 125) Anexo X (p. 238)
14	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminación del Contrato. ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo Acuerdo. ▪ Incumplimiento del Concesionario. ▪ Incumplimiento del Concedente (pagos del CRPAO o del IGV o del PAMO o incumplimiento en la emisión del CAO y/o CRPAO, en los plazos establecidos). ▪ Decisión Unilateral del Concedente. ▪ Fuerza Mayor. 	Cláusula 14.1. Cláusula 14.2. Cláusula 14.3. Cláusula 14.4. Cláusula 14.5. Cláusula 14.6. Cláusula 14.8. Cláusula 14.9. (p. 133-141) Adenda 3
15	Equilibrio económico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El equilibrio económico financiero se afecta si las inversiones correspondientes a la primera etapa (IPE) y las inversiones de la segunda etapa (ISE); o los costos de operación y administración (COA) así como los costos de mantenimiento (CM) han variado en más de 5%. ▪ El restablecimiento del equilibrio económico no limita los Derechos de los Titulares del CRPAO. 	Cláusula 8.28. Cláusula 8.29. (p. 82-83) Adenda 3
16	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se puede otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la concesión (deducida la tasa de regulación, la devolución de peajes y cualquier monto comprometido con el Estado) y las acciones del Concesionario.	Cláusula 9.6.b Adenda 3



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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">▪ De responsabilidad civil contra terceros.▪ Sobre los bienes de la Concesión.▪ Sobre los bienes en operación del Concesionario.▪ De riesgos laborales▪ Se establece expresamente posibilidad de revisión de obligaciones de contratar seguros.	Cláusula 10.2 a) Cláusula 10.2 b) Cláusula 10.2 c) Cláusula 10.2 d) Cláusula 10.7 (p. 93-100)
18	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none">▪ El inicio de la explotación para las obras existentes comenzará en la fecha de Toma de Posesión.▪ El inicio de explotación de los tramos de la Primera y Segunda Etapa del proyecto se dará en la fecha que el Concesionario reciba la parte del PAO que corresponde a cada una de las etapas respectivas.	Cláusula 8.10. a), b) y c) (p. 63) Adenda 3
19	Estándares de servicio	Niveles de servicio para: calzada, berma, drenajes, señalización horizontal, señalización vertical, elementos de encarrilamiento y defensa, seguridad vial, derechos de vía, puentes y viaductos.	Anexo I, Apéndice 3 (p. 180)
20	Tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Peaje inicial de S/. 4,60 (más impuestos) para vehículos ligeros o por cada eje a partir de toma de posesión de bienes de la Concesión y hasta culminación obras primera etapa.▪ USD 1,50 (más impuestos) a partir del mes calendario de aprobadas obras de primera etapa.▪ Asimismo, las partes podrán solicitar al Regulador la modificación de las Tarifas.	Cláusulas 8.17. b), c) y e) (p. 67-68)
21	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none">▪ Los peajes serán reajustados cada 12 meses por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario siguiente al de la aprobación de la culminación de las obras de la primera etapa.▪ En el reajuste se utilizará los índices de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y de Perú, así como el tipo de cambio.	Cláusula 8.17.d.



ANEXO N° 2 RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL

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

Concesionario:	Concesionario IIRSA NORTE S.A.
Modalidad:	COFINANCIADA
Periodo:	2010-2023

a) Tráfico															
	UNIDAD	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Número de Vehículos															
Total Ligeros	Vehículos	1,332,538	1,836,402	1,929,441	2,026,006	2,262,255	3,379,411	3,685,669	2,918,291	2,772,008	2,796,512	2,534,512	3,449,690	3,352,558	3,220,656
Total Pesados	Vehículos	969,807	1,471,612	1,477,589	1,494,496	1,576,769	2,000,951	2,025,035	1,891,386	1,797,735	1,862,875	1,548,090	1,802,456	1,816,336	1,706,710
Número de Ejes Cobrables															
Total Ligeros	Ejes	1,332,538	1,836,402	1,929,441	2,026,006	2,262,255	3,379,411	3,685,669	2,918,291	2,772,008	2,796,512	2,534,512	3,449,690	3,352,558	3,220,656
Total Pesados	Ejes	3,177,691	5,039,798	5,181,652	5,325,547	5,694,567	7,179,031	7,351,037	6,020,391	6,683,775	6,926,913	6,049,336	6,936,985	6,967,471	6,440,736
Número de Vehículos por Unidad de Peaje															
Aguas Claras	Vehículos	226,812	256,001	250,005	239,461	247,019	261,281	289,485	314,711	307,532	306,029	253,422	344,633	347,427	340,229
Ligeros	Vehículos	110,261	134,820	130,918	119,833	127,908	140,790	155,600	173,352	176,759	174,793	142,618	218,063	218,421	210,853
Pesados	Vehículos	116,551	121,181	119,087	119,628	119,111	120,491	133,885	141,359	130,773	131,236	110,804	126,570	129,006	129,376
Chulucanas	Vehículos	509,047	543,833	562,677	623,589	662,331	750,179	805,294	853,411	978,540	1,020,849	847,511	1,038,799	1,008,454	859,923
Ligeros	Vehículos	273,367	299,695	321,837	364,532	399,021	468,018	511,101	538,998	630,960	655,481	578,664	728,881	710,375	631,550
Pesados	Vehículos	235,680	244,138	240,840	259,057	263,310	282,161	294,193	314,413	347,580	365,368	268,847	309,918	298,079	228,373
Mocce	Vehículos			-	-	99,814	1,163,923	1,248,174	288,855	-	-	-	-	-	-
Ligeros	Vehículos			-	-	81,834	935,076	1,002,998	230,221	-	-	-	-	-	-
Pesados	Vehículos			-	-	17,980	228,847	245,176	58,634	-	-	-	-	-	-



Moyobamba	Vehículos	437,127	483,215	490,456	481,308	504,879	561,267	635,079	543,328	275,337	213,388	184,894	161,058	144,572	210,421
Ligeros	Vehículos	310,681	352,001	360,091	350,799	370,326	418,524	477,541	388,679	169,825	112,184	92,025	71,713	66,186	119,019
Pesados	Vehículos	126,446	131,214	130,365	130,509	134,553	142,743	157,538	154,649	105,512	101,204	92,869	89,345	78,386	91,402
Olmos	Vehículos	173,137	341,817	352,078	361,853	368,803	401,650	441,942	449,219	465,267	466,285	435,868	569,042	580,121	492,517
Ligeros	Vehículos	56,998	109,537	110,945	125,093	135,019	153,346	171,531	175,097	191,164	194,521	213,441	303,199	302,469	260,832
Pesados	Vehículos	116,139	232,280	241,133	236,760	233,784	248,304	270,411	274,122	274,103	271,764	222,427	265,843	277,652	231,685
Paita	Vehículos	621,290	732,126	765,084	798,982	913,832	1,087,656	957,815	930,674	1,076,246	1,201,316	1,139,077	1,480,428	1,451,228	1,462,403
Ligeros	Vehículos	367,297	459,345	492,275	513,854	564,249	604,370	574,257	562,504	693,724	765,583	761,206	1,034,529	1,003,113	998,504
Pesados	Vehículos	253,993	272,781	272,809	285,128	349,583	483,286	383,558	368,170	382,522	435,733	377,871	445,899	448,115	463,899
Pedro Ruiz	Vehículos	134,680	152,607	149,236	151,957	155,098	163,391	207,693	223,114	217,595	217,204	174,275	231,866	224,306	213,327
Ligeros	Vehículos	66,272	78,677	77,466	78,836	84,318	87,981	115,287	131,764	131,569	134,479	106,201	154,283	143,684	134,924
Pesados	Vehículos	68,408	73,930	71,770	73,121	70,780	75,410	92,406	91,350	86,026	82,725	68,074	77,583	80,622	78,403
Pomahuaca	Vehículos	-	348,914	332,587	329,441	332,238	370,432	413,354	442,174	433,208	433,543	407,198	533,376	557,610	508,749
Ligeros	Vehículos	-	109,890	99,924	102,269	108,657	131,213	160,078	159,685	170,075	172,632	191,379	270,168	272,566	252,749
Pesados	Vehículos	-	239,024	232,663	227,172	223,581	239,219	253,276	282,489	263,133	260,911	215,819	263,208	285,044	256,000
Pongo	Vehículos	200,252	208,769	251,933	276,678	279,562	308,318	347,391	386,108	407,578	396,683	332,157	435,483	415,394	418,494
Ligeros	Vehículos	147,662	152,139	186,278	216,976	219,599	236,025	271,815	296,870	316,872	302,190	241,533	332,336	315,498	309,065
Pesados	Vehículos	52,590	56,630	65,655	59,702	59,963	72,293	75,576	89,238	90,706	94,493	90,624	103,147	99,896	109,429
Utcubamba	Vehículos	-	240,732	252,974	257,233	275,448	312,265	364,477	378,083	408,440	404,090	308,200	457,461	439,782	421,303
Ligeros	Vehículos	-	140,298	149,707	153,814	171,324	204,068	245,461	261,121	291,060	284,649	207,445	336,518	320,246	303,160
Pesados	Vehículos	-	100,434	103,267	103,419	104,124	108,197	119,016	116,962	117,380	119,441	100,755	120,943	119,536	118,143
Número de Ejes por Unidad de Peaje															
Aguas Claras	Ejes	542,131	596,676	596,161	601,913	607,495	631,026	697,152	690,778	705,008	707,890	601,990	733,291	745,516	737,598



Ligeros	Ejes	110,261	134,820	130,918	119,833	127,908	140,790	155,600	173,352	176,759	174,793	142,618	218,063	218,421	210,853
Pesados	Ejes	431,870	461,856	465,243	482,080	479,587	490,236	541,552	517,426	528,249	533,097	459,372	515,228	527,095	526,745
Chulucanas	Ejes	977,988	1,048,996	1,061,616	1,166,529	1,231,818	1,367,893	1,461,954	1,337,585	1,740,524	1,821,055	1,507,230	1,830,184	1,768,335	1,440,637
Ligeros	Ejes	273,367	299,695	321,837	364,532	399,021	468,018	511,101	538,998	630,960	655,481	578,664	728,881	710,375	631,550
Pesados	Ejes	704,621	749,301	739,779	801,997	832,797	899,875	950,853	798,587	1,109,564	1,165,574	928,566	1,101,303	1,057,960	809,087
Mocce	Ejes					141,940	1,689,161	1,804,568	382,139	-	-	-	-	-	-
Ligeros	Ejes					81,834	935,076	1,002,998	230,221	-	-	-	-	-	-
Pesados	Ejes					60,106	754,085	801,570	151,918	-	-	-	-	-	-
Moyobamba	Ejes	760,709	829,763	852,937	859,723	899,496	983,797	1,099,419	930,715	611,353	543,848	496,510	461,095	402,466	499,804
Ligeros	Ejes	310,681	352,001	360,091	350,799	370,326	418,524	477,541	388,679	169,825	112,184	92,025	71,713	66,186	119,019
Pesados	Ejes	450,028	477,762	492,846	508,924	529,170	565,273	621,878	542,036	441,528	431,664	404,485	389,382	336,280	380,785
Olmos	Ejes	463,918	947,226	995,783	1,007,375	1,013,535	1,103,379	1,205,258	1,099,786	1,247,981	1,244,995	1,113,276	1,361,939	1,399,168	1,172,389
Ligeros	Ejes	56,998	109,537	110,945	125,093	135,019	153,346	171,531	175,097	191,164	194,521	213,441	303,199	302,469	260,832
Pesados	Ejes	406,920	837,689	884,838	882,282	878,516	950,033	1,033,727	924,689	1,056,817	1,050,474	899,835	1,058,740	1,096,699	911,557
Paita	Ejes	1,123,261	1,289,931	1,347,835	1,421,808	1,744,074	2,228,690	1,909,980	1,719,055	2,099,575	2,339,150	2,217,418	2,688,400	2,668,577	2,624,771
Ligeros	Ejes	367,297	459,345	492,275	513,854	564,249	604,370	574,257	562,504	693,724	765,583	761,206	1,034,529	1,003,113	998,504
Pesados	Ejes	755,964	830,586	855,560	907,954	1,179,825	1,624,320	1,335,723	1,156,551	1,405,851	1,573,567	1,456,212	1,653,871	1,665,464	1,626,267
Pedro Ruiz	Ejes	313,722	350,353	349,205	360,595	357,069	377,570	468,274	427,166	453,186	453,163	378,782	458,432	458,566	440,764
Ligeros	Ejes	66,272	78,677	77,466	78,836	84,318	87,981	115,287	131,764	131,569	134,479	106,201	154,283	143,684	134,924
Pesados	Ejes	247,450	271,676	271,739	281,759	272,751	289,589	352,987	295,402	321,617	318,684	272,581	304,149	314,882	305,840
Pomahuaca	Ejes	-	970,063	965,453	960,907	962,661	1,060,236	1,145,088	1,121,345	1,202,162	1,198,364	1,077,343	1,331,098	1,411,420	1,279,524
Ligeros	Ejes	-	109,890	99,924	102,269	108,657	131,213	160,078	159,685	170,075	172,632	191,379	270,168	272,566	252,749
Pesados	Ejes	-	860,173	865,529	858,638	854,004	929,023	985,010	961,660	1,032,087	1,025,732	885,964	1,060,930	1,138,854	1,026,775
Pongo	Ejes	328,500	351,338	424,282	444,228	449,740	514,086	565,544	602,407	675,052	689,872	600,475	734,858	703,977	727,376
Ligeros	Ejes	147,662	152,139	186,278	216,976	219,599	236,025	271,815	296,870	316,872	302,190	241,533	332,336	315,498	309,065
Pesados	Ejes	180,838	199,199	238,004	227,252	230,141	278,061	293,729	305,537	358,180	387,682	358,942	402,522	388,479	418,311



Utcubamba	Ejes	-	491,854	517,821	528,475	548,994	602,604	679,469	627,706	720,942	725,088	590,824	787,378	762,004	738,529
Ligeros	Ejes	-	140,298	149,707	153,814	171,324	204,068	245,461	261,121	291,060	284,649	207,445	336,518	320,246	303,160
Pesados	Ejes	-	351,556	368,114	374,661	377,670	398,536	434,008	366,585	429,882	440,439	383,379	450,860	441,758	435,369

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

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



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Luis Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Vasquez Marin – Practicante