



INFORME DE DESEMPEÑO 2025

Longitudinal de la Sierra Tramo 2:
Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple –
Cajamarca – Trujillo – Dv. Chilete – Emp. PE3N

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2025: Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios – Cajamarca – Chiple – Cajamarca – Trujillo – Dv. Chilete – Emp. PE3N

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

Primera versión: junio de 2026

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe

CONTENIDO

| | |
|---|-----------|
| RESUMEN EJECUTIVO | 5 |
| I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA..... | 7 |
| I.1. Composición de la Empresa | 7 |
| I.2. Principales características del contrato de concesión | 7 |
| I.3. Área de Influencia..... | 10 |
| I.4. Principales Activos de la Concesión | 11 |
| I.5. Hechos de importancia | 12 |
| II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA..... | 12 |
| III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS | 14 |
| III.1. Tráfico vehicular | 14 |
| III.2. Servicios obligatorios..... | 17 |
| IV. ESQUEMA TARIFARIO..... | 19 |
| V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO..... | 21 |
| V.1. Inversiones | 21 |
| V.2. Pagos al Estado..... | 22 |
| VI. DESEMPEÑO OPERATIVO | 23 |
| VI.1. Niveles de servicio..... | 23 |
| VI.2. Indicadores de Tráfico | 23 |
| VI.3. Accidentes | 24 |
| VI.4. Reclamos..... | 27 |
| VI.5. Penalidades, infracciones y sanciones | 27 |
| VII. INDICADORES COMERCIALES..... | 28 |
| VIII. ANÁLISIS FINANCIERO | 29 |
| VIII.1. Estados financieros | 29 |
| VIII.2. Indicadores Financieros..... | 33 |
| IX. CONCLUSIONES | 35 |
| ANEXO 1: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN..... | 37 |
| ANEXO 2: RESUMEN ESTADÍSTICO..... | 42 |

CUADROS

| | |
|--|----|
| Cuadro N° 1 Convia: Aspectos Generales de la concesión..... | 8 |
| Cuadro N° 2 Convia: Rehabilitación, Mejoramiento y Mantenimiento periódico inicial | 9 |
| Cuadro N° 3 Convia: Descripción de la infraestructura – 2025..... | 11 |
| Cuadro N° 4 Convia: Unidades de Peaje en operación, 2025 | 12 |
| Cuadro N° 5 Convia: Variación del tráfico por estación de peaje, 2024-2025 | 16 |
| Cuadro N° 6 Convia: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2025 | 17 |
| Cuadro N° 7 Convia: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2025 | 17 |
| Cuadro N° 8 Convia: Tarifas Vigentes, 2025..... | 20 |
| Cuadro N° 9 Convia: Tarifas diferenciadas, 2025..... | 21 |
| Cuadro N° 10 Convia: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025..... | 24 |
| Cuadro N° 11 Convia: Motivo de reclamos por meses, 2025 | 27 |
| Cuadro N° 12 Estado de Resultados Integrales, 2025 - 2024 | 30 |
| Cuadro N° 13 EBITDA, 2025 - 2024..... | 31 |
| Cuadro N° 14 Estado de situación Financiera, 2025 – 2024..... | 32 |
| Cuadro N° 15 Estado de situación Financiera, 2025 – 2024..... | 32 |
| Cuadro N° 16 Ratio de liquidez, 2025-2024 | 33 |
| Cuadro N° 17 Ratios de Endeudamiento financiero, 2025-2024 | 34 |
| Cuadro N° 18 Ratios de Rentabilidad, 2025-2024..... | 35 |

GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico N° 1 Convia: Composición accionaria..... | 7 |
| Gráfico N° 2 Convia: Tráfico de vehículos, 2014-2025..... | 14 |
| Gráfico N° 3 Convia: Evolución del tráfico mensual, años 2024 – 2025..... | 15 |
| Gráfico N° 4 Convia: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2025 | 15 |
| Gráfico N° 5 Convia: Tráfico de vehículos, 2022-2025..... | 16 |
| Gráfico N° 6 Convia: Llamadas de emergencia, 2021 – 2025..... | 18 |
| Gráfico N° 7 Convia: Asistencias mecánicas, 2015 – 2025..... | 18 |
| Gráfico N° 8 Convia: Asistencias médicas, 2015 – 2025..... | 19 |
| Gráfico N° 9 Convia: Inversiones reconocidas, 2014 – 2025..... | 22 |
| Gráfico N° 10 Convia: Aportes por regulación 2015 – 2025 | 23 |
| Gráfico N° 11 Convia: IMD Mensual, 2024 – 2025 | 24 |
| Gráfico N° 12 Convia: Accidentes por cien mil vehículos y consecuencia*, 2015 – 2025 | 25 |
| Gráfico N° 13 Convia: Daños personales por accidentes 2015 – 2025 | 25 |
| Gráfico N° 14 Convia: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025 | 26 |
| Gráfico N° 15 Convia: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025..... | 26 |
| Gráfico N° 16 Convia: Reclamos registrados, 2015-2025 | 27 |
| Gráfico N° 17 Convia: Recaudación por cobro de peaje 2014-2025 | 28 |
| Gráfico N° 18 Convia: Cofinanciamiento otorgado por el Estado PAMO, 2015-2025..... | 29 |

FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura N° 1 Mapa de la concesión | 10 |
|--|----|



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como objetivo evaluar el desempeño económico financiero de la concesión Longitudinal de la Sierra - Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple - Cajamarca - Trujillo - Dv. Chilete - Emp. PE-3N (en adelante, Longitudinal de la Sierra). En particular, se presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como el tráfico, nivel de peajes, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al Estado, entre otros.

El 28 de mayo de 2014, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. (en adelante, Conviao o el Concesionario) suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, explotación y transferencia de la Carretera Longitudinal de la Sierra (en adelante, Contrato de Concesión), la cual comprende una extensión de 875 kilómetros y conecta las ciudades de Cajamarca y La Libertad, a través de 18 subtramos. La Concesión se entregó por un plazo de 25 años, bajo la modalidad de cofinanciada.

Por otro lado, el factor de competencia determinado para este proyecto fue el menor monto de Pago por Rehabilitación y Mantenimiento (PRM), el Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), ofertados con relación a los montos máximos determinados por el Estado.

La importancia de la conectividad de las provincias de la zona norte – sierra del país demanda la construcción y mantenimiento en óptimo estado de las vías debido al tipo de transporte que se realiza en las zonas comprendidas entre las regiones de La Libertad y Cajamarca. En ese sentido, las inversiones realizadas por el Concesionario permitirán mejorar la circulación y seguridad hacia la sierra norte del país.

Conviao se encarga de la rehabilitación y mantenimiento de los subtramos Chiple– Cutervo y Cutervo– Cochabamba. Asimismo, tiene como obligación el Mantenimiento Periódico Inicial de los subtramos: Cajamarca – Km 1269, Km 1269 -San Marcos, Huamachuco – Dv. Callacuyan, Dv. Yanacocha – Cajamarca, Dv. Otuzco – Trujillo, Ciudad de Dios – Dv. Chilete, Dv. Chilete – Cajamarca y Dv. Chilete – Empalme PE – 3N. Cabe señalar que, en caso el Concedente decida ejecutar obras en el área de concesión distintas a las señaladas en el Contrato de Concesión, tendrá que efectuar las coordinaciones con el Concesionario para no afectar el cumplimiento de sus obligaciones.

Por lo tanto, el Concesionario se encargará de prestar el servicio de acceso y uso de la vía concesionada en los niveles de servicios mínimos que establece el Contrato de Concesión. Adicionalmente, el Concesionario está obligado a prestar los siguientes servicios: central de emergencia, comunicación en tiempo real, Policía Nacional, servicios higiénicos, auxilio médico y mecánico, libro de reclamos y sugerencias, así como la venta de tarjetas prepago-recargables.

Durante el 2025, circularon por la vía concesionada 2,86 millones de unidades vehiculares, lo que representó un ascenso de 4,8 % con relación al año anterior¹. Del total de vehículos registrados, aproximadamente 2,02 millones correspondieron a vehículos ligeros (70,4 %) y 847 802 a vehículos pesados (29,6 %). La estación de peaje con el mayor nivel de tráfico fue Menocucho (provincia de Trujillo), con 1,86 millones de vehículos, equivalente al 65,1 % del tráfico total de la concesión. Le siguió la estación Ciudad de Dios (provincia de Pacasmayo), que registró 999 010 vehículos, representando el 34,9 % del total de la concesión.

En 2025, el Concesionario no ejecutó obras; no obstante, se encuentra gestionando la aprobación de diversos expedientes técnicos para la ejecución de futuras intervenciones. Por su parte, la inversión acumulada total ascendió a USD 222,93 millones (incluido IGV), equivalente al 82,8 % de la inversión total comprometida. Este porcentaje de avance se mantuvo sin variación respecto de 2024, año en el que la inversión comprometida ascendía a USD 269,22 millones (incluido IGV).

¹ Debe tenerse en consideración que la demanda de transporte que enfrentan los Concesionarios es una demanda derivada de otras actividades económicas. Es decir, el servicio de transporte no es un servicio final, sino más bien un servicio intermedio necesario para el desarrollo de otras actividades económicas.



Asimismo, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,10 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra 8,3 % inferior en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 2,29 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, la siniestralidad, los reclamos presentados durante 2025 y las penalidades aplicadas. Los resultados muestran que el número de accidentes se redujo en 5,4 %, al pasar de 764 en 2024 a 723 en 2025. Asimismo, el número de personas heridas disminuyó en 25,6 %, de 523 a 389. En contraste, el número de víctimas mortales se incrementó, pasando de 31 fallecidos en 2024 a 38 en 2025, lo que representó un aumento de 22,6 %.

En cuanto a los reclamos, se presentaron 17 durante el 2025, cifra superior a la registrada en el 2024 (12). La mayoría de los reclamos presentados estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio, así como por facturación o cobro. Cabe señalar que aún no se realizan mediciones de los niveles de servicio globales, debido a que no ha concluido la aceptación de las obras por parte del Concedente y el proceso arbitral continuaba en trámite al cierre de 2025.

Con relación a los ingresos percibidos por el Concesionario durante 2025, se observa que la recaudación por el cobro de peaje alcanzó un nivel de S/ 18,70 millones, cifra que representó un crecimiento del 3,2 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 18,12 millones).

En 2025, el desempeño financiero del Concesionario evidenció una notable recuperación, expandiendo sustancialmente sus utilidades a nivel bruto y operativo, impulsada principalmente por el fuerte crecimiento de los ingresos financieros del Activo Financiero y de otros ingresos operativos, lo que derivó en una utilidad neta históricamente alta de USD 21,2 millones. Esto se tradujo en una marcada mejora de sus indicadores de rentabilidad, con márgenes neto (28,6 %), ROA (7,3 %) y ROE (28,3 %) significativamente más elevados, reflejando una mayor eficiencia en la generación de ganancias sobre el capital invertido y los activos de la firma. En cuanto a liquidez, el ratio de liquidez absoluta experimentó una severa contracción debido a la reconfiguración interna de sus activos de corto plazo, mostrando que el Concesionario cubre únicamente el 11 % de su pasivo corriente con caja y bancos. Finalmente, los ratios de endeudamiento evidenciaron una menor dependencia estructural del financiamiento de terceros respecto al año anterior, fortaleciendo el respaldo patrimonial de la empresa.

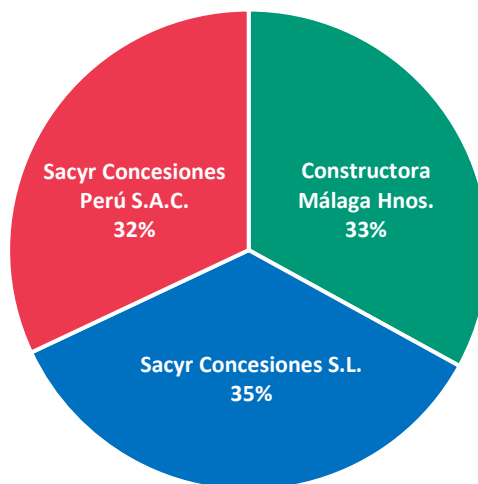


I. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

I.1. Composición de la Empresa

1. Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. (en adelante, Convia) es una sociedad de propósito exclusivo constituida en Lima, Perú, mediante escritura pública de fecha 16 de abril de 2014. El consorcio se encuentra conformado por las empresas Constructora Málaga Hnos. S.A., Sacyr Concesiones S.L. y Sacyr Concesiones Perú S.A.C., quienes poseen el 33 %, 35 % y 32 % de las acciones, respectivamente (Ver Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1
Convia: Composición accionaria



Fuente: Plan de Negocios Convia 2025.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

2. Constructora Málaga Hnos., es una empresa peruana con más de 30 años de experiencia en el sector construcción dentro del mercado nacional, realizando actividades en el sector minero, aeroportuario, edificios multifamiliares, saneamiento, infraestructura de riego, etc.
3. La empresa transnacional Sacyr Concesiones S.L, es una empresa española que cuenta con cerca de 20 años de experiencia en infraestructuras viales y una inversión global de 26 600 millones de dólares con 38 concesiones distribuidas en 10 países, de las cuales 23 se encuentran en explotación y el resto en desarrollo. En particular, tiene a su cargo 26 concesiones de autopistas que superan los 3800 km, en Europa y América. Al respecto, una de sus empresas en Perú, Sacyr Concesiones Perú S.A.C. también forma parte del grupo de accionistas.

I.2. Principales características del contrato de concesión

4. El 28 de mayo de 2014, el Estado Peruano (representado por el MTC) y Convia suscribieron el Contrato de Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, a través del cual el Concesionario se comprometió a la construcción, mantenimiento y explotación de la vía por un plazo de 25 años², bajo el esquema de contrato BOT (*Build, Operate and Transfer*)³.
5. La entrega en Concesión de la Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2, implica los compromisos de rehabilitación y mejoramiento (RyM) en 2 subtramos, así como el mantenimiento periódico inicial (MPI) en 8 subtramos y conservación rutinaria en 8 subtramos. Adicionalmente, comprende la construcción de 7 estaciones de peaje nuevas; así como la

² Conforme a lo establecido en la Cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, el Concesionario puede solicitar la ampliación del plazo, debidamente fundamentada, al Concedente. El Regulador dispondrá de 30 días calendario para emitir opinión y el Concedente tendrá otros 30 días calendarios adicionales para emitir su pronunciamiento.

³ Es la modalidad mediante la cual se entrega al Concesionario la infraestructura vial para que construya, opere y transfiera dicha infraestructura vial al Estado al término de la Concesión.



explotación de las 2 estaciones existentes a la fecha, Menocucho (provincia de Trujillo) y Ciudad de Dios (provincia de Pacasmayo).

- El factor de competencia que se consideró para el proceso de adjudicación de la concesión fue el menor monto por Pago de Rehabilitación y Mejoramiento (PRM), el Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI) y el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO), ofertados con relación a los montos máximos determinados por el Estado. El Cuadro N° 1 muestra un resumen de las principales características de la Concesión.

| Cuadro N° 1 Convial: Aspectos Generales de la concesión | |
|--|---|
| DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN | |
| Concesionario | Concesionaria Vial Sierra Norte S.A. |
| Accionistas de la Concesión | Constructora Málaga Hnos. S.A.: 33 % Sacyr Concesiones S.L.: 35 % Sacyr Concesiones Perú S.A.C.: 32 % |
| Modalidad de Concesión | Cofinanciada |
| Factor de competencia | Menor valor presente de sumatoria ponderada de PRM, PAMO y PAMPI |
| Inversión comprometida | USD 269,22 millones (inc. IGV) |
| Inversión realizada al 2025 | USD 222,93 millones (inc. IGV) |
| Inicio de la Concesión | 28 de mayo de 2014 |
| Vigencia de la Concesión | 25 años |
| Número de Adendas | 0 |

Fuente: Ficha de Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cofinanciamiento

- La Concesión se otorgó bajo la modalidad cofinanciada, por lo que el Concedente cofinanciará el monto que no sea cubierto por la recaudación del Peaje. Conforme a lo establecido en el Apéndice 3 del Contrato de Concesión, el pago de los conceptos de Pago por Rehabilitación y Mejoramiento (PRM)⁴, Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI)⁵ y Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁶ se financia con el Cofinanciamiento del Concedente y con la recaudación de peajes descontado la provisión de Emergencias Viales, conforme a la siguiente formula:

$$\text{Cofinanciamiento anual} = \text{PRM} + \text{PAMPI} + \text{PAMO} - (\text{Recaudación de Peaje} - \text{Provisión EV})$$

- Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el plazo para los pagos del PAMPI será de 15 años. En tanto, el pago del PAMO se efectuará durante todo el periodo de vigencia de la Concesión.
- El monto del PAMO será ajustado de acuerdo a la inflación que se suscite aplicando la siguiente fórmula:

$$PAMO_{ajustado} = (0,5 \times PAMO_0 \times \frac{CPI_i}{CPI_0}) + (0,5 \times PAMO_0 \times \frac{TC_0}{TC_i} \times \frac{IPC_i}{IPC_0})$$

⁴ Es la suma de dinero expresada en dólares, que el Estado asegurará al Concesionario, de acuerdo con su propuesta económica, destinada a cubrir los costos de la rehabilitación y mejoramiento de la vía.

⁵ Es la suma de dinero total anual, expresada en dólares, que el Estado asegurará al Concesionario, de acuerdo con su propuesta económica, una vez que haya recibido los subtramos donde se ejecute el mantenimiento periódico inicial, conforme a los términos y condiciones establecidos en el Contrato.

⁶ Es la suma de dinero total anual, expresado en dólares, que el Estado asegurará al Concesionario, de acuerdo con su propuesta económica, destinada a cubrir los costos de operación y mantenimiento de la concesión, conforme a los términos y condiciones establecidas en el Contrato.



Donde:

- $PAMO_{ajustado}$: Monto en dólares resultante de la aplicación de la fórmula.
- O: Es la fecha del último día del mes de presentación de la oferta económica de los postores en el concurso o fecha del último ajuste del PAMO.
- i: Es la fecha de ajuste y corresponde al último día hábil del mes anterior al mes que se deba pagar la última cuota i de PAMO.
- CPI: Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos de América publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (Bureau of Labor Statistics). Para el año i de ajuste se utilizará el CPI publicado para el año anterior.
- IPC: Índice de Precios al Consumidor mensual de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
- TC: Tipo de Cambio establecido en el numeral 1.10.86 del presente contrato.

Régimen tarifario

10. Conforme a lo establecido en la Cláusula 9.2, corresponde al Concesionario el cobro de la tarifa como contraprestación por el servicio, conforme a lo establecido en la Cláusula 9.4. Asimismo, la Cláusula 9.7 establece que las tarifas serán ajustadas anualmente en base al Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América y el Índice de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana.

Inversión y mantenimiento

11. Conforme a lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario debe ejecutar la Rehabilitación y Mejoramiento de la vía en un plazo máximo de 24 meses, contados desde la fecha de suscripción del contrato. Asimismo, debe realizar el mantenimiento periódico inicial en un plazo máximo de 24 meses, luego de haberlo iniciado. Dichos plazos están sujetos al cumplimiento de lo establecido en las cláusulas 6.12 y 6.13 del Contrato de Concesión.
12. La Rehabilitación y Mejoramiento será ejecutada de acuerdo a los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental y el Mantenimiento Periódico Inicial de acuerdo a los Expedientes Técnicos y en los Subtramos respectivos de acuerdo al siguiente detalle (Ver Cuadro N° 2):

| Cuadro N° 2 | | |
|--|---------------|----------------------------------|
| Convial: Rehabilitación, Mejoramiento y Mantenimiento periódico inicial | | |
| Actividad | Tramos | |
| Rehabilitación y Mejoramiento (90,09 km) | a) | Chiple – Cutervo (60,697 Km) |
| | b) | Cutervo – Cochabamba (29,393 Km) |
| Mantenimiento Periódico Inicial (460,5 km) | a) | Cajamarca – Km 1269 |
| | b) | Km 1269 -San Marcos |
| | c) | Huamachuco – Dv. Callacuyan |
| | d) | Dv. Yanacocha-Cajamarca |
| | e) | Dv. Otuzco-Trujillo |
| | f) | Ciudad de Dios-Dv. Chilete |
| | g) | Dv. Chilete-Cajamarca |
| | h) | Dv. Chilete-Empalme PE-3N |

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



1.3. Área de Influencia

13. El proyecto vial se desarrolla longitudinalmente a lo largo del departamento de Cajamarca. Por el norte, inicia en el Centro Poblado de Chiple (Cajamarca) y se extiende hacia el sur hasta Sausacochoa.
14. La infraestructura vial cuenta con dos ramales que conectan la carretera (sierra) con la costa del Perú. El ramal o carretera de penetración ubicado al norte de la Concesión lleva al Centro Poblado de Ciudad de Dios perteneciente al Distrito de Guadalupe en la provincia de Pacasmayo, región La Libertad donde se conecta con la Autopista del Sol a la altura del kilómetro 681 de la carretera Panamericana Norte. Este ramal es la principal vía que une la costa norte con la ciudad de Cajamarca y cruza la reserva de Gallito Ciego.
15. El segundo ramal, ubicado al sur del departamento, llega hasta el distrito de Laredo (provincia de Trujillo), conectando Cajabamba; San Marcos y la laguna de Sausacochoa 3200 msnm con las zonas turísticas de Simbal en la sierra de la provincia de Trujillo, las ciudades de Otuzco, Huamachuco (Ver Figura N° 1).

Figura N° 1
Mapa de la concesión



Fuente: Plan de Negocios Convia 2026.



I.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

16. La Concesión tiene una longitud de aproximada de 875,1 km de recorrido conformada por 18 subtramos viales. El Cuadro N° 3 muestra los diversos subtramos que están bajo la administración Convia, así como el avance de las obras.
17. Cabe precisar que, mediante acuerdo directo entre el Concedente y el Concesionario, en diciembre de 2018 se suscribieron las Actas de Toma de Posesión de los subtramos 3, 4, 5, 9, 11, 13 y 14, a partir de las cuales el Concesionario asumió la ejecución de actividades de conservación en los sectores asfaltados.

| Cuadro N° 3 | | | |
|---|------------------------------|----------------------|---|
| Convia: Descripción de la infraestructura – 2025 | | | |
| | Subtramo | Longitud (km) | Estado |
| Rehabilitación y Mejoramiento | | 90,09 | |
| Subtramo N° 1 | Chiple — Cutervo | 60,697 | En avance al 80,92 % (a febrero 2026) y en obra adicional aprobada se tiene un 76,39 % de avance. |
| Subtramo N° 2 | Cutervo — Cochabamba | 29,393 | |
| Mantenimiento Periódico Inicial | | 460,5 | |
| Subtramo N° 6 | Dv. Yanacocha — Cajamarca | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 7 | Cajamarca — km 1269 * | | No recibido, zona urbana |
| Subtramo N° 8 | Km 1269 — San Marcos | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 12 | Huamachuco — Dv. Callacuyan | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 15 | Dv. Otuzco — Trujillo | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 16 | Ciudad de Dios — Dv. Chilete | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 17 | Dv. Chilete — Cajamarca | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 18 | Dv. Chilete — Empalme PE3N | | Recibido y en mantenimiento |
| Operación y Mantenimiento | | 324,5 | |
| Subtramo N° 3 | Cochabamba — Chota | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 4 | Chota — Hualgayoc | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 5 | Hualgayoc — Dv. Yanacocha | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 9 | San Marcos — Cajabamba | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 10 | Cajabamba — Sausacocha | | Previsto de entrega |
| Subtramo N° 11 | Sausacocha — Huamachuco | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 13 | Dv. Callacuyan — Shorey | | Recibido y en mantenimiento |
| Subtramo N° 14 | Shorey — Otuzco | | Recibido y en mantenimiento |
| Total de Kilómetros | | 875,1 | |

* Aún no ha sido entregado por el Concedente (Zona Urbana)

Fuente: Contrato de Concesión y Plan de negocios 2026.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

18. Asimismo, el Concesionario administra dos estaciones de peaje ubicadas en la región La Libertad. La primera se encuentra en las inmediaciones del centro poblado de Menocucho, en la provincia de Trujillo, a aproximadamente 40 minutos de la ciudad de Trujillo; y la segunda, en el centro poblado Ciudad de Dios, en la provincia de Pacasmayo, a aproximadamente 120 km al norte de dicha ciudad. No obstante, debe considerarse que el Contrato de Concesión prevé la instalación y operación de un total de nueve estaciones de peaje.
19. Ahora bien, en las estaciones de peajes operativas se cuenta con oficinas de la Policía Nacional con la finalidad de poder atender cualquier tipo de incidente y también se cuenta con instalaciones de servicios higiénicos.



Equipamiento

20. Como parte de su equipamiento, el Concesionario cuenta con 2 grúas – remolque de 5 toneladas cada una, las cuales le permiten brindar atención de emergencia gratuita las 24 horas del día a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito. Asimismo, la empresa cuenta con 2 unidades vehiculares que dan el servicio de ambulancia ante cualquier eventualidad de siniestro que pueda ocurrir en los tramos concesionados.

I.5. Hechos de importancia

21. Durante 2025, se ejecutaron diversas acciones orientadas a la liberación de interferencias físicas y sociales que venían afectando el avance de la Carretera Longitudinal de la Sierra – Tramo 2. En ese contexto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) dispuso la reubicación de dos instituciones educativas ubicadas en la provincia de Cutervo (Cajamarca), debido a que se encontraban dentro del área de intervención de las obras y en zonas identificadas como de riesgo⁷.
22. Asimismo, el 30 de abril de 2025 se presentaron los metrados, las especificaciones técnicas y el presupuesto correspondientes al Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)⁸ actualizado para la culminación del saldo de las obras de Rehabilitación y Mejoramiento (RyM). Posteriormente, el 1 de setiembre de 2025 dicho estudio fue remitido en formato digital para la opinión de Ositrán, y el 3 de diciembre de 2025 se presentó la información complementaria requerida por el organismo regulador.
23. Por otro lado, durante el año se registraron y atendieron diversas emergencias asociadas a derrumbes y caída de taludes en distintos tramos de la concesión. Entre los eventos más relevantes destacan los ocurridos el 25 de marzo en el Subtramo 01, durante abril en los Subtramos 14 y 17 —incluida la emergencia vial en el sector Río Moche Bajo—, el 13 de mayo en el Subtramo 04 y el 3 de junio en el Subtramo 03, los cuales requirieron labores de limpieza y rehabilitación para restablecer las condiciones de transitabilidad de la vía.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

24. 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, niveles de servicio y otros asociados a la inversión; así como con estándares y niveles de servicio propios de la explotación del tramo.
25. Las obligaciones del Concesionario involucran la administración de las unidades de peaje y unidades de pesaje. A partir de setiembre de 2014, fecha de inicio de operaciones, el Concesionario efectúa el cobro de la tarifa a través de las unidades de peaje (Ver cuadro N° 4).

Cuadro N° 4
Convial: Unidades de Peaje en operación, 2025

| UNIDAD DE PEAJE | Tramo | Estado |
|------------------------|--------------|---------------|
| Menocucho | Subtramo 16 | En Operación |
| Ciudad de Dios | Subtramo 15 | En Operación |

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷ Comunicado publicado el 19.05.2025. Disponible en: <https://peruconstruye.net/2025/05/19/reubicaran-colegios-carretera-longitudinal-sierra/>

⁸ Plan de negocios 2026. Disponible en: https://www.ositrán.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2020/07/PN-2026_Convial-Sierra-Norte_Longitudinal-Sierra-T2.pdf



26. Asimismo, el Concesionario está obligado a brindar los servicios de auxilio mecánico y atención de emergencias, los cuales se prestan las 24 horas del día, los 365 días del año, a los usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o se vean involucrados en accidentes de tránsito.
27. De igual manera, el Concesionario debe brindar el servicio de asistencia telefónica las 24 horas del día, todos los días del año, así como el servicio de comunicación en tiempo real mediante terminales ubicadas a lo largo de la vía (Sistema SOS). Asimismo, debe poner a disposición de los usuarios servicios higiénicos en cada estación de peaje.
28. Los servicios públicos prestados por la Concesionaria Convia Sierra 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.
29. Los Servicios Obligatorios se detallan a continuación:
- a) Servicios que deben ser 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, 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 1000 mensuales por cada oficina de la Policía Nacional del Perú.
 - ✓ Servicio de ambulancia para atención a heridos y traslado hacia un centro hospitalario, centro médico, policlínico, según sea el caso.
 - ✓ 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.
- b) Servicios Obligatorios por los 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.
30. Cabe precisar que, en virtud del literal b) de la cláusula 8.12, el servicio de llamadas de emergencia deberá estar en operación a más tardar (90) días calendario desde la recepción de los subtramos.
31. Adicionalmente a los servicios obligatorios establecidos en el Contrato de Concesión, el Concesionario podrá brindar servicios opcionales siempre que estos sean útiles y contribuyan a elevar los estándares de calidad y comodidad del servicio. La prestación de estos servicios está sujeta a una aprobación previa por parte del regulador.
32. Finalmente, debe tenerse en cuenta que el Concesionario puede brindar directamente los servicios obligatorios o puede optar por la subcontratación de los mismos. En cualquier caso, el Concesionario es el único responsable de garantizar que tales servicios sean prestados oportuna y eficientemente, de acuerdo con los niveles de servicio establecidos en el Anexo I del Contrato.



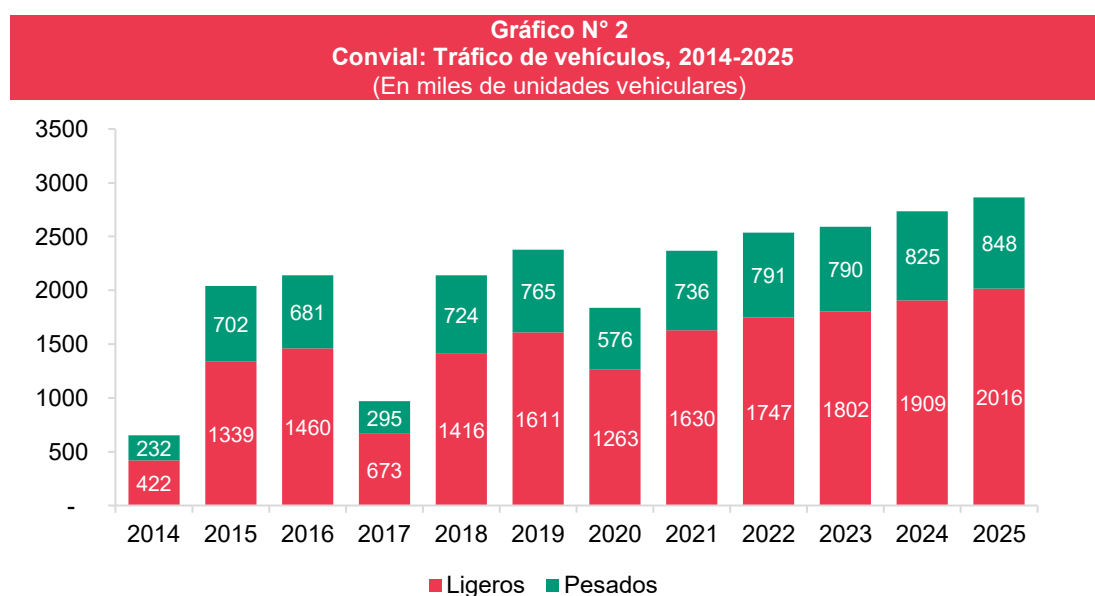
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

33. 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 han sido obtenidas de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE)⁹.

III.1. Tráfico vehicular

Trafico en unidades vehiculares

34. En el Gráfico N° 2 se muestra la evolución del número de vehículos contabilizados a lo largo de la concesión entre 2014 y 2025. Durante el año 2025, transitaron por la vía Longitudinal de la Sierra Tramo 2 un total de 2,86 millones de vehículos, lo cual representó una expansión de 4,8 % en relación con lo registrado el año anterior (2,73 millones). En particular, se aprecia un incremento del 5,6 % en el número de vehículos ligeros y de 2,8 % en el número de vehículos pesados en relación con el año anterior.



Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

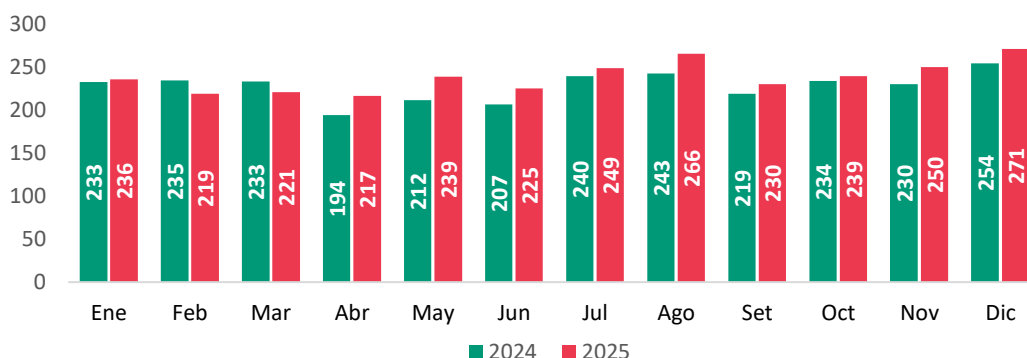
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2024 y 2025, apreciándose que, en el último año, se presentó una expansión del tráfico en la mayoría de los meses del 2025 en comparación con el 2024. Particularmente, la mayor variación respecto al 2024 se dio en el mes de mayo (13,1 %). Así, durante todo el año, se experimentaron niveles superiores de tráfico, a excepción de febrero y marzo, meses en donde el tráfico se redujo en 6,7 % y 5,3 % respectivamente, respecto al 2024.

⁹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, dispuso, en septiembre de 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



Gráfico N° 3
Convial: Evolución del tráfico mensual, años 2024 – 2025
(En miles de unidades vehiculares)

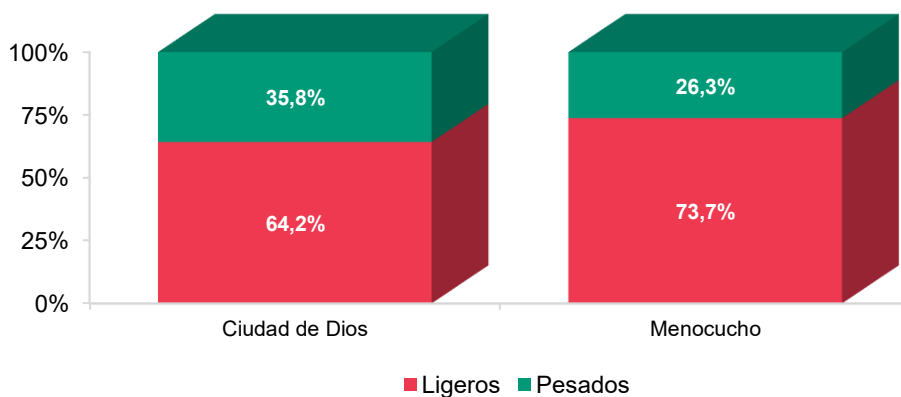


Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

36. Por la vía concesionada transitan principalmente vehículos ligeros, los cuales representaron el 70,4 % del tráfico total en 2025. En tanto, los vehículos pesados representaron el 29,6 % del total de vehículos que transitaron por la vía. La participación mayoritaria de los vehículos ligeros se aprecia en las dos unidades de peaje operadas por el Concesionario, conforme se aprecia en el Gráfico N° 4.

Gráfico N° 4
Convial: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2025
(En Porcentaje)



Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En cuanto a la distribución del flujo vehicular por estación de peaje, en el año 2025 la estación de Menocucho recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 1,4 millones vehículos (68,2 % del tráfico total de vehículos ligeros) y 490 326 vehículos pesados que representaron el 57,8 % del total de tráfico de vehículos pesados. El mayor flujo de vehículos por esta estación de peajes se debe a su cercanía con la ciudad de Otuzco (a dos horas de la ciudad de Trujillo), así como al distrito turístico de Simbal (40 minutos de la ciudad de Trujillo), el cual recibe un flujo de turistas a lo largo de todo el año.



Cuadro N° 5
Convial: Variación del tráfico por estación de peaje, 2024-2025
(En miles de unidades vehiculares)

| Estación de Peaje | 2024 | 2025 | Variación Anual |
|--------------------------|-------------|-------------|-----------------|
| Vehículos ligeros | 1909 | 2016 | 5,6 % |
| Ciudad de Dios | 542 | 642 | 18,4 % |
| Menocucho | 1367 | 1375 | 0,5 % |
| Vehículos Pesados | 825 | 848 | 2,8 % |
| Ciudad de Dios | 346 | 357 | 3,4 % |
| Menocucho | 479 | 490 | 2,3 % |

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tráfico en ejes cobrables

38. En términos de ejes cobrables, durante 2025, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 5,0 millones de ejes, lo cual representó un incremento de 3,7 % respecto al año anterior.

Gráfico N° 5
Convial: Tráfico de vehículos, 2022-2025
(En miles de ejes vehiculares)



Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. De dicho total, el 59,8 % correspondió a 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 Ejes¹⁰ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables entre los vehículos pesados con 1,3 millones (25,8 % del total de ejes).

¹⁰ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers y lácteos.



Cuadro N° 6
Convia! Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2025
(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 | 2016 | 280 | 291 | 47 | 10 | 216 | 5 | 2864 |
| Ciudad de Dios | 642 | 68 | 81 | 11 | 8 | 185 | 4 | 999 |
| Menocucho | 1375 | 212 | 209 | 35 | 2 | 31 | 0,7 | 1865 |
| Ejes Cobrables | 2016 | 560 | 872 | 188 | 51 | 1295 | 32 | 5013 |
| Ciudad de Dios | 642 | 136 | 244 | 46 | 41 | 1108 | 27 | 2244 |
| Menocucho | 1375 | 423 | 628 | 142 | 10 | 186 | 5 | 2770 |

Fuente: Convia! Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Ciudad de Dios y Menocucho se aplica una tarifa diferenciada en función de la distancia recorrida. Durante 2025, en la estación de Ciudad de Dios, aproximadamente 261 000 vehículos se acogieron a este beneficio, lo que representó el 26,1 % del tráfico total de la estación. Por su parte, en la estación de Menocucho, 217 000 vehículos pagaron una tarifa diferenciada, equivalentes al 11,6 % del tráfico total registrado en dicha estación (véase Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7
Convia! Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2025
(En miles de unidades vehiculares)

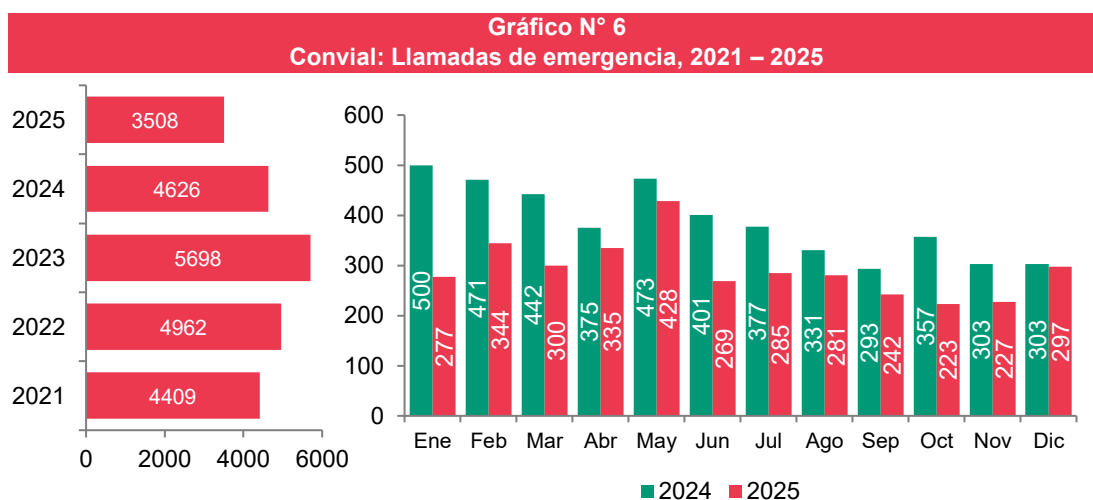
| ESTACIÓN DE PEAJE | SUJETOS A PAGO DE PEAJE | | TOTAL | PARTICIPACIÓN |
|-------------------|-------------------------|---------------------|-------------|---------------|
| | Tarifa normal | Tarifa diferenciada | | |
| Ciudad de Dios | 738 | 261 | 999 | 26,1 % |
| Menocucho | 1648 | 217 | 1865 | 11,6 % |
| Total | 2386 | 478 | 2864 | 16,7 % |

Fuente: Convia! Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios obligatorios

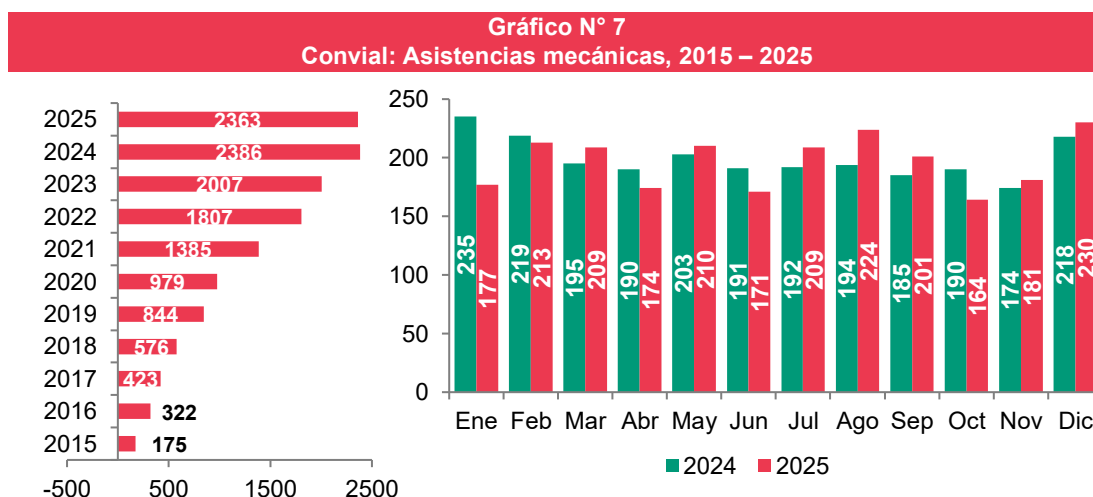
41. Como se ha mencionado previamente, el Concesionario brinda, como parte del contrato de concesión, una serie de servicios obligatorios a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
42. En 2025, se registraron 3508 llamadas a la central de emergencias, cifra que representó una disminución de 24,2 % respecto de lo registrado en 2024. En cuanto al medio de comunicación utilizado, la mayoría de los usuarios realizó las llamadas a través de teléfonos celulares (93,4 % del total), mientras que el 6,6 % restante utilizó los postes SOS.



Fuente: Convia! Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Durante 2025, se registraron 2363 asistencias mecánicas, lo que representó una disminución de 1,0 % respecto de las efectuadas el año anterior. No obstante, este nivel se mantuvo cercano al máximo histórico alcanzado desde el inicio de la concesión, registrado en 2024, con 2386 asistencias mecánicas. Asimismo, como se observa en el Gráfico N° 7, la mayor cantidad de asistencias mecánicas en 2025 se concentró en los meses de febrero, agosto y diciembre.



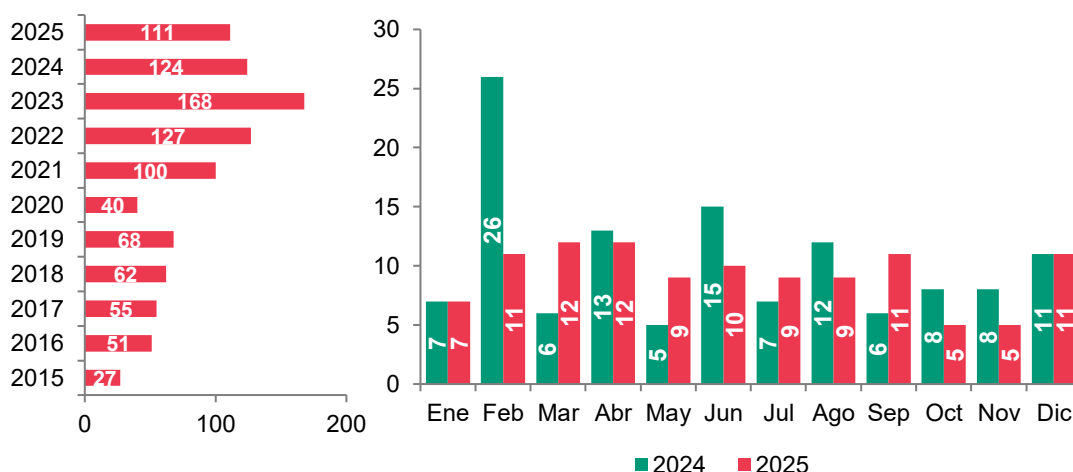
Fuente: Convia! Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Por otra parte, durante 2025 se registraron 111 asistencias médicas, cifra que representó una disminución de 10,5 % respecto de las 124 atenciones efectuadas el año anterior. Cabe señalar que estas asistencias comprenden el servicio de ambulancia para la atención de personas heridas, así como su traslado a un centro hospitalario. Asimismo, de acuerdo con el Gráfico N° 8, la mayor cantidad de asistencias médicas se registró en los meses de marzo y abril de 2025.



Gráfico N° 8
Convial: Asistencias médicas, 2015 – 2025



Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV. ESQUEMA TARIFARIO

45. De acuerdo a la cláusula 9.4 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación se cobrarán las tarifas vigentes. Posteriormente, a partir de la recepción de las obras a cargo del Concedente y/o de la aceptación de la rehabilitación y mantenimiento periódico inicial, el Concesionario deberá cobrar una tarifa igual a USD 1,50 más el importe correspondiente al IGV y cualquier otro tributo aplicable.
46. Conforme a lo establecido en la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, las tarifas serán reajustadas por el Concesionario a partir del 10 de enero del año subsiguiente al mes de aceptación de la totalidad de obras de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento periódico inicial. Dicho reajuste se realizará de forma ordinaria cada 12 meses, de acuerdo con el siguiente método:

- a) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea de USD 1,50:

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

- b) En las unidades de peaje donde su base tarifaria sea USD 2,00:

$$Peaje_i = \left[(USD\ 2,00 * 50\%) * \left(\frac{CPI_i}{CPI_{01}} \right) * TC_i \right] + \left[(USD\ 2,00 * 50\%) * \left(\frac{IPC_i}{IPC_{01}} \right) * TC_{01} \right]$$

Dónde:

Peaje: Es el monto a cobrar en Nuevos Soles, sin incluir el Impuesto General a las Ventas y cualquier otro tributo aplicable, para Vehículos Ligeros o por eje para Vehículos Pesados.

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

0: Es el mes de entrega de las Obras de Puesta a Punto por el Concedente.

01: Es el mes de aceptación de la Segunda Calzada a cargo del Concesionario.

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 promedio mensual del Tipo de Cambio, definido en la cláusula 1.9.85 del Contrato que corresponde al mes anterior que se realiza el ajuste tarifario.

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

47. Asimismo, el Contrato contempla que en la eventualidad de que dentro de 1 año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario, el Regulador procederá a realizar un reajuste extraordinario, dentro de los 30 días calendario de solicitado por el Concesionario, en el cual el peaje será fijado incorporando a la fórmula anterior, en el primer componente, el tipo de cambio del día calendario en que se produzca el reajuste extraordinario.
48. Para efectuar el cobro, el peaje aplicable en soles deberá multiplicarse por el número de ejes cobrables y al resultado se le deberá agregar el monto correspondiente al IGV y otros tributos que puedan generarse. El resultado se deberá redondear a los 10 céntimos de Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los 10 céntimos de Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.
49. El Cuadro N° 8 presenta las tarifas aplicadas durante 2025. Cabe señalar que estas se han mantenido sin modificaciones desde su entrada en vigencia en febrero de 2019, conforme se muestra a continuación:

Cuadro N° 8
Convial: Tarifas Vigentes, 2025
(En S/ por unidad vehicular y eje)

| Estación de Peaje: Ciudad de Dios y Menocucho | | |
|--|------------------------|------------------------------|
| Concepto | Unidad de Cobro | Tarifa 2025 (con IGV) |
| Vehículos Ligeros | Por vehículo | 8,80 |
| Vehículos Pesados de 2 ejes | Por vehículo | 15,30 |
| Vehículos Pesados de 3 ejes | Por vehículo | 23,00 |
| Vehículos Pesados de 4 ejes | Por vehículo | 30,60 |
| Vehículos Pesados de 5 ejes | Por vehículo | 38,30 |
| Vehículos Pesados de 6 ejes | Por vehículo | 46,00 |
| Vehículos Pesados de 7 ejes | Por vehículo | 53,60 |
| Vehículos Pesados de 8 ejes | Por vehículo | 61,30 |
| Vehículos Pesados de 9 ejes | Por vehículo | 69,00 |
| Vehículos Pesados de 10 ejes | Por vehículo | 76,70 |

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Ahora bien, como se mencionó previamente, en dicha Concesión se cobra tarifas diferenciadas. Al respecto, las mismas son fijadas únicamente por el MTC de acuerdo con los criterios y procedimientos vigentes. Según la cláusula 9.5 del Contrato de Concesión, el incremento de las tarifas diferenciadas en cada reajuste mantendrá la proporcionalidad con relación a la Tarifa.
51. En función a la información sobre la tarifa diferenciada proporcionada por el Concedente a la fecha de suscripción del contrato, el Concedente se obliga a que la recaudación por tarifas diferenciadas no genere un ingreso superior al 3 % con relación a los ingresos totales anuales recaudados en las unidades de peaje. Ninguna reducción en la recaudación de peaje



ocasionada por la aplicación de la tarifa diferenciada por excederse al 3 %, afectará bajo ningún concepto ni circunstancia al Concesionario.

52. En el Cuadro N° 9 se muestran las tarifas diferenciadas vigentes durante 2025, las cuales han sido fijadas por el MTC.

| Cuadro N° 9 | | |
|--|------------------------|------------------------------|
| Convia! Tarifas diferenciadas, 2025 | | |
| (En S/ por unidad vehicular y eje) | | |
| Concepto | Unidad de Cobro | Tarifa 2025 (con IGV) |
| Estación de Peaje: Ciudad de Dios | | |
| Tarifa Diferenciada 1 | Por eje | 1,10 |
| Tarifa Diferenciada 2 | Por eje | 2,30 |
| Tarifa Diferenciada 3 | Por eje | 3,50 |
| Estación de Peaje: Menocucho | | |
| Vehículos Ligeros Diferenciado 1 | Por Vehículo | 2,30 |
| Vehículos Ligeros Diferenciado 2 | Por Vehículo | 3,50 |
| Vehículos Ligeros Diferenciado 3 | Por Vehículo | 5,90 |
| Vehículos Pesados Diferenciado 1 | Por eje | 4,70 |
| Vehículos Pesados Diferenciado 2 | Por eje | 5,90 |
| Vehículos Pesados Diferenciado 3 | Por eje | 10,60 |

Fuente: Convia! Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

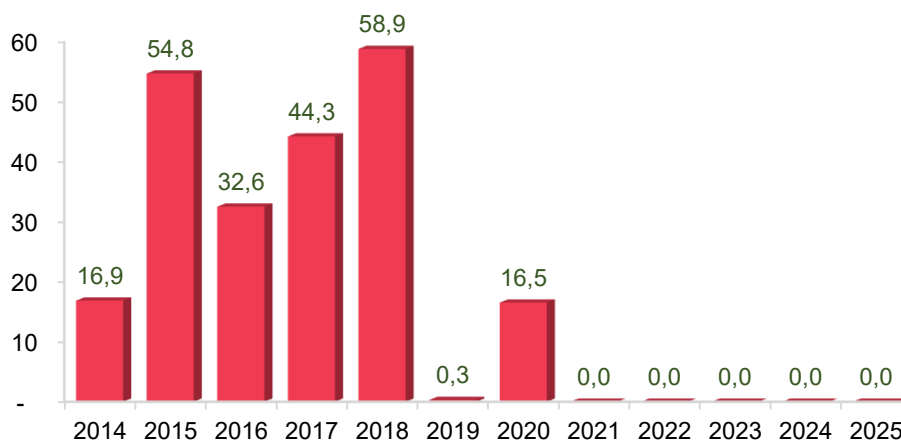
53. El Gráfico N° 9 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2014 hasta el 2025. Como se aprecia, al 31 de diciembre del año 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 222,93 millones (incluido IGV), lo que representa un avance de 82,8 % del total de la inversión comprometida (USD 269,22 millones, incluido IGV), la cual incluye la ejecución de las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales¹¹ y accesorias¹² (incluidas con posterioridad). Cabe mencionar que, durante 2025 se mantuvo el Compromiso de Inversión en USD 269,22 millones; no reconociéndose inversiones durante dicho año.

¹¹ 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. Entre las Obras de este tipo se pueden considerar obras tales como: intercambios viales, accesos viales a municipios o vías de evitamiento, entre otros.

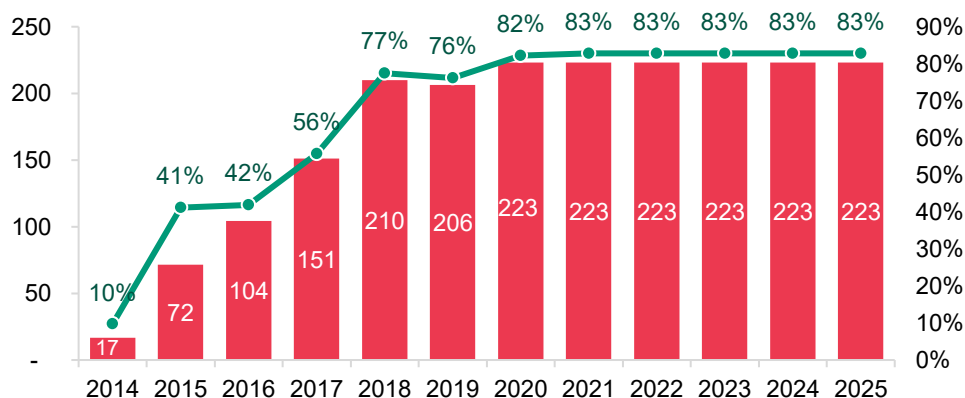
¹² Son aquellas obras vinculadas directamente a la Concesión, que se ejecutarán para estabilizar la infraestructura vial en los tramos que sean requeridas en sectores no considerados en la Propuesta Técnica del Concesionario, con el fin de evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia.



Gráfico N° 9
Convia! Inversiones reconocidas, 2014 – 2025
(En millones de USD, incluido IGV)



■ Inversiones reconocidas



■ Acumulada ● % Acumulado

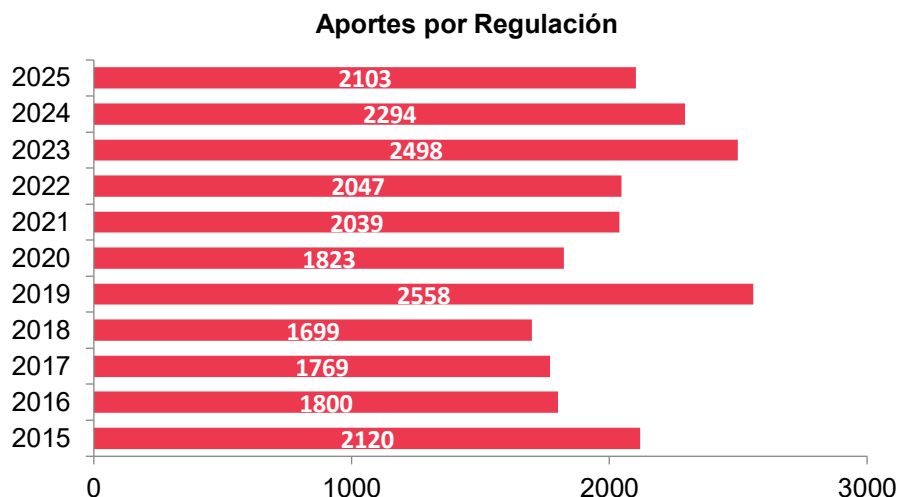
Fuente: Convia! Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Pagos al Estado

54. De acuerdo con la Cláusula 15.12, el Concesionario está obligado a pagar directamente al Regulador la Tasa de regulación a que se refiere el Artículo 14 de la Ley N° 26917, o norma que la modifique o sustituya, en los términos y montos a que se refieren dichos dispositivos legales, así como en las normas reglamentarias que de estas leyes se deriven. Este porcentaje corresponde al 1 % del total de ingresos que el Concesionario obtenga en dicho periodo.
55. Durante el 2025, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,10 millones, monto que representó una caída de 8,3 % con relación a los aportes transferidos en el año anterior (S/ 2,29 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 10, los aportes mensuales por regulación muestran que los meses de mayor contribución son aquellos en los que el Concesionario recibe los pagos por PAMO. Al ser la mayoría de dichos ingresos transferencias del Concedente, los aportes entre un año y otro son variables dependiendo del momento en que se realicen dichas transferencias al Concesionario.



Gráfico N° 10
Convial: Aportes por regulación 2015 – 2025
(Miles de Nuevos Soles)



Fuente: Gerencia de Administración.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Niveles de servicio

56. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el estado de los bienes y la infraestructura vial debe cumplir con diversos parámetros de condición enfocados en la superficie de rodadura, bermas, drenajes, puentes y viaductos, área de la concesión y seguridad vial. Los umbrales mínimos y máximos aceptables están detallados en el Anexo I del documento. Corresponde al Regulador efectuar las acciones de fiscalización para comprobar que la infraestructura se mantenga igual o por encima de los niveles de servicio exigidos.
57. Para medir este cumplimiento de forma integral, el Contrato establece un indicador llamado Nivel de Servicio Global, el cual se construye a partir de una ponderación de los niveles individuales de cada Subtramo. Sin embargo, el numeral 5.1 del Anexo I estipula claramente que, durante los períodos en que el Concesionario se encuentre ejecutando las obras de Rehabilitación y Mejoramiento y/o el Mantenimiento Periódico Inicial, no se evaluarán los niveles de servicio individuales ni se considerarán para el cálculo del Nivel de Servicio Global del Contrato.
58. Por lo tanto, dado que la Concesión se encuentra actualmente en la etapa de construcción de dichas obras, a la fecha no resulta aplicable la medición ni la evaluación del Nivel de Servicio Global. Cabe indicar que, una vez superada esta etapa y cuando correspondan las evaluaciones semestrales por parte del Regulador, el valor mínimo admisible del nivel de servicio global exigible para todos los Subtramos será del 95 %.

VI.2. Indicadores de Tráfico

59. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹³. La Intensidad Media Diaria (IMD) está referida al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se

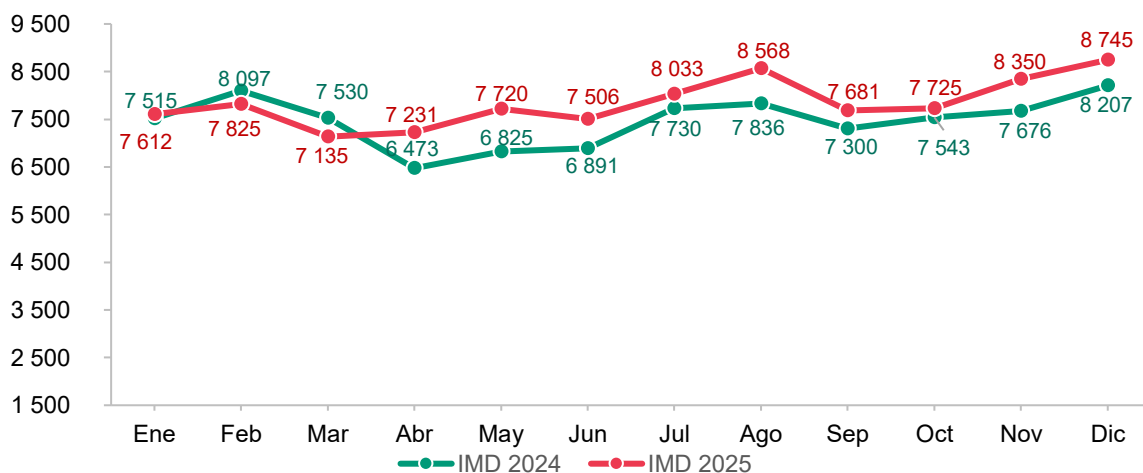
¹³ Calculado en base a la información provista por el Concesionario, referente al tráfico vehicular contabilizado, vale decir que solo se contabiliza aquellas unidades que pasan por cualquiera de las garitas de peaje. Este indicador se provee mensualmente y su modo de cálculo es el siguiente:

$$IMD = \frac{\text{Total Vehículos que transitaron por la concesión en el mes } i}{\text{Número de Días del mes } i}$$



aprecia en el Gráfico N° 11, en 2025, el IMD anual resultó cerca de 7844 vehículos por día, lo que representó una expansión del 5,0 % a los 7469 vehículos registrados por día el año anterior. Durante el 2025, el IMD mostró niveles superiores respecto al 2024 en la mayoría de los meses, siendo febrero y marzo los únicos meses con menor IMD respecto al 2024.

Gráfico N° 11
Convial: IMD Mensual, 2024 – 2025
 (En unidades vehiculares)



Fuente: Convial Sierra Norte S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Accidentes

60. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante 2025 se registraron 723 accidentes en la concesión, lo que representó una reducción de 5,4 % respecto de los 764 accidentes registrados en 2024. Asimismo, el número de personas heridas disminuyó en 25,6 %, al pasar de 523 a 389 heridos. No obstante, el número de víctimas fatales aumentó de 31 en 2024 a 38 en 2025.

Cuadro N° 10
Convial: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2025
 (Número de Accidentes)

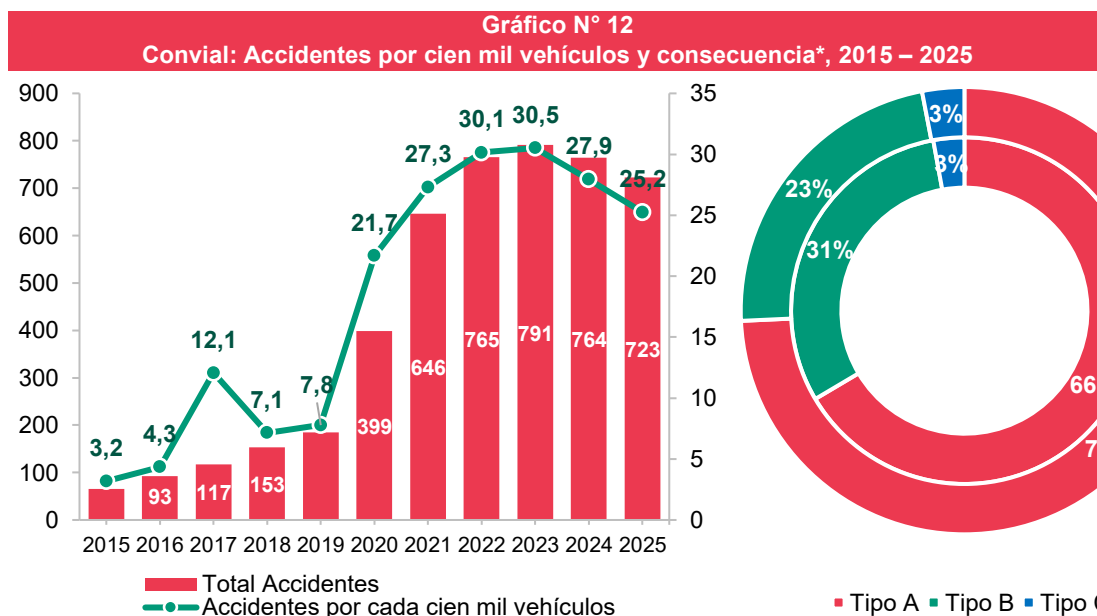
| Año | Tipo de accidente* | | | Consecuencias del Accidente | | |
|------|--------------------|--------|--------|-----------------------------|---------|------------|
| | Tipo A | Tipo B | Tipo C | Ilesos | Heridos | Fallecidos |
| 2014 | 1 | 2 | 0 | 3 | 4 | 0 |
| 2015 | 19 | 38 | 8 | 85 | 76 | 19 |
| 2016 | 25 | 66 | 2 | 236 | 122 | 7 |
| 2017 | 22 | 88 | 7 | 225 | 177 | 8 |
| 2018 | 47 | 86 | 20 | 666 | 239 | 25 |
| 2019 | 64 | 105 | 16 | 456 | 236 | 33 |
| 2020 | 278 | 100 | 21 | 609 | 242 | 28 |
| 2021 | 442 | 175 | 29 | 826 | 399 | 40 |
| 2022 | 524 | 219 | 22 | 892 | 479 | 29 |
| 2023 | 538 | 216 | 37 | 908 | 586 | 56 |
| 2024 | 508 | 234 | 22 | 861 | 523 | 31 |
| 2025 | 537 | 164 | 22 | 839 | 389 | 38 |

* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos.

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



61. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2025 fue de 25,2, nivel 9,7 % inferior que el experimentado el año anterior (27,9). Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 12, respecto al tipo de accidente, 22 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 3 %), mientras que 164 accidentes reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 23 %).

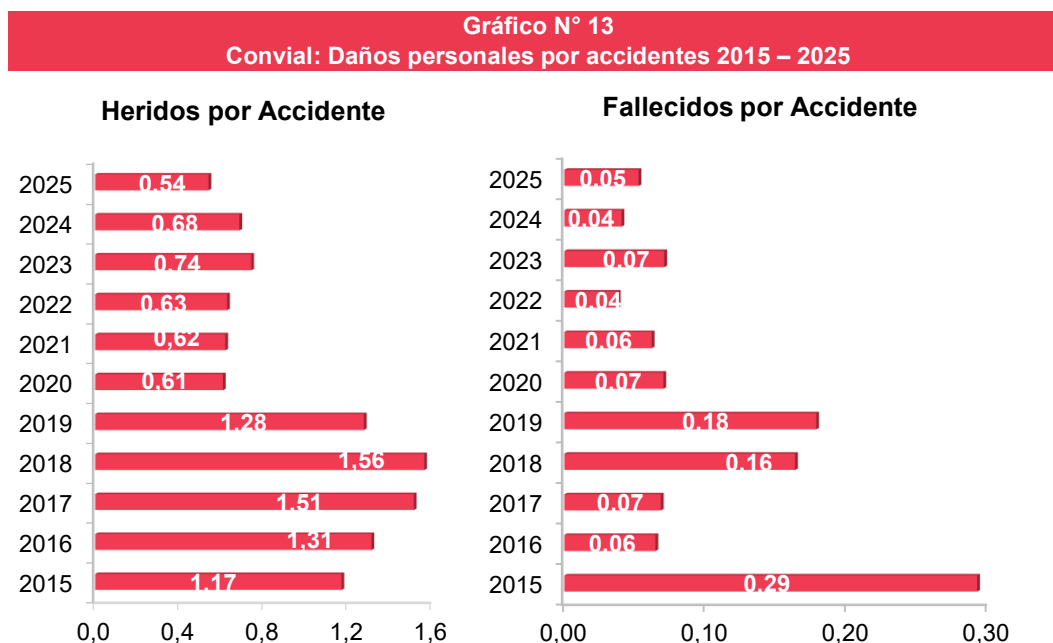


*/ Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. En 2025, el número de heridos por accidente se redujo en 21,4 %, pasando de 0,68 a 0,54 heridos por accidente. Sin embargo, en dicho año, la cantidad de víctimas fatales por accidente se incrementó en 29,5 %, pasando de 0,04 a 0,05. En el Gráfico N° 13 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015-2025.



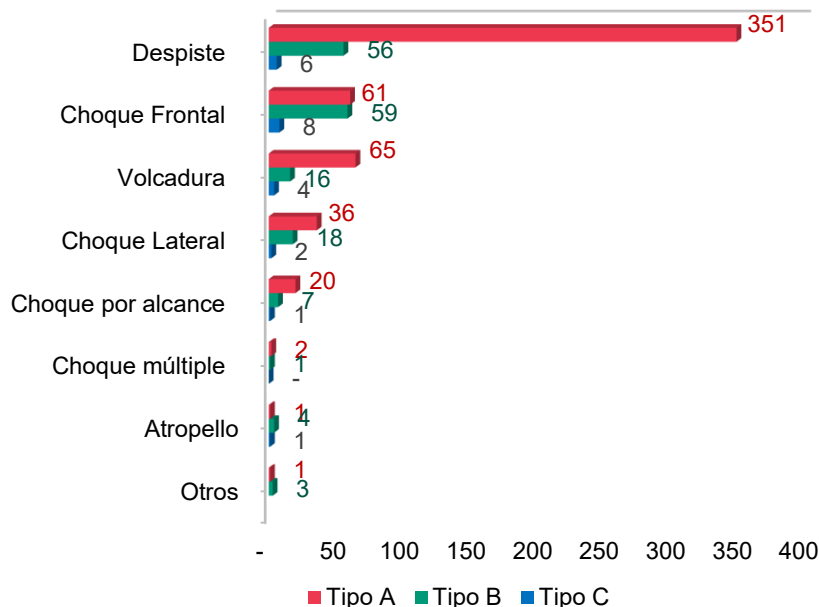
Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



63. En el 2025, el 57,1 % de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales (85,0 %) y el 1,5 % causó pérdidas humanas. Asimismo, el 17,7 % de los mismos fue por choque frontal y el 11,8 % por volcadura. Cabe mencionar que el 6,3 % de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico N° 14 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.

Gráfico N° 14
Convial: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2025

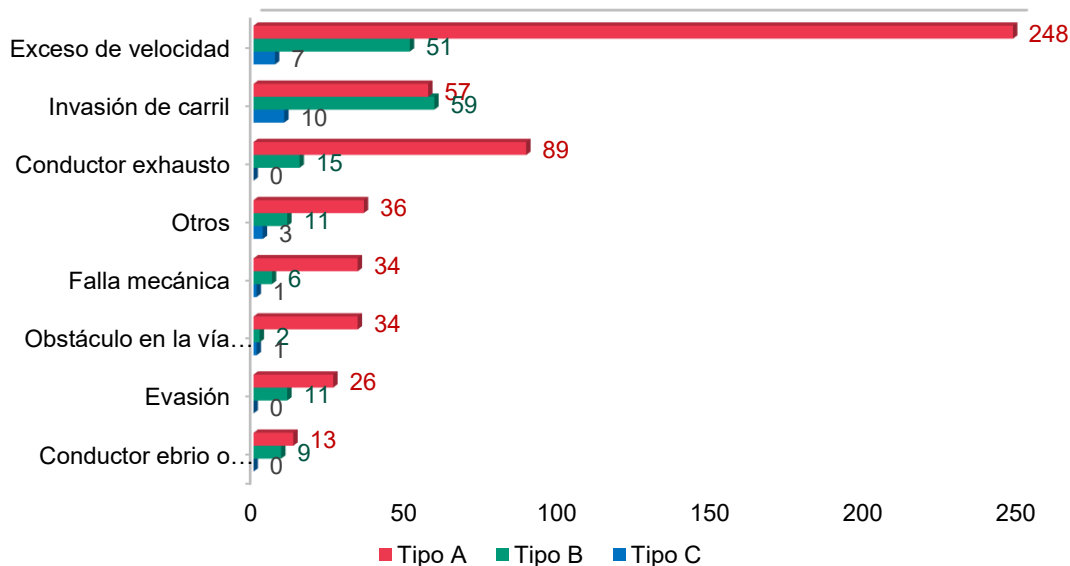


Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, la principal causa fue el exceso de velocidad, que concentró el 42,3 % de los accidentes en 2025. Entre tanto, se atribuye el 17,4 % de los accidentes a la invasión de carril; el 14,4 % fue ocasionado por el cansancio de los conductores; finalmente, el 5,7 % por fallas mecánicas. El Gráfico N° 15 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2025 según consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.

Gráfico N° 15
Convial: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2025



Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

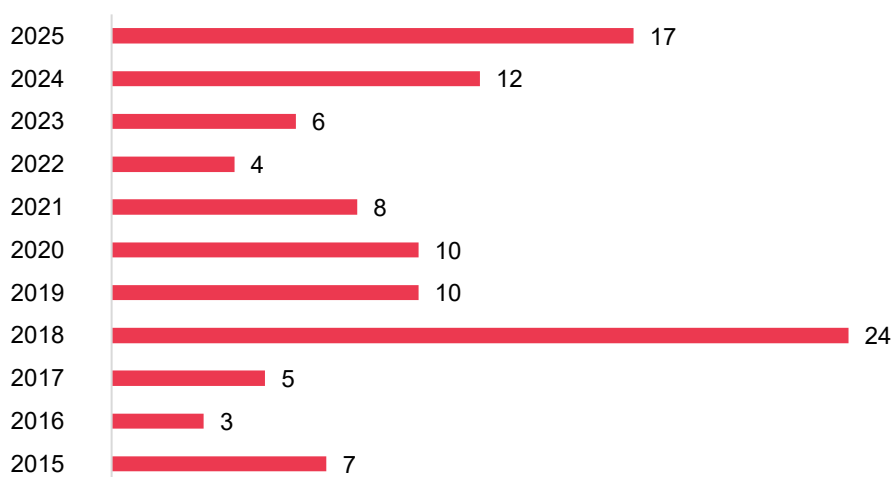
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VI.4. Reclamos

65. Durante 2025 se presentaron 17 reclamos que evidencian el nivel de disconformidad de parte de algunos usuarios por los servicios prestados por el Concesionario, siendo esta cifra mayor en relación con los reclamos presentados en 2024 (12 reclamos). En términos generales, se observa una tendencia creciente en el número de reclamos en los últimos años; sin embargo, aún no se supera el nivel alcanzado en 2018, cuando se registraron 24 reclamos.

Gráfico N° 16
Convial: Reclamos registrados, 2015-2025



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

66. Entre los motivos de los reclamos presentados están los concernientes a la calidad y oportuna prestación del servicio (7) y por facturación o cobro del servicio (5). El Cuadro N° 11 muestra los reclamos presentados ante el Concesionario durante el 2025.

Cuadro N° 11
Convial: Motivo de reclamos por meses, 2025

| Materia de Reclamo / Periodo | ene | feb | mar | abr | may | jun | jul | Ago | sep | oct | nov | dic | Total 2025 |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------------|
| Calidad y oportuna prestación del servicio | 0 | 1 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Facturación o Cobro | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Otros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.5. Penalidades, infracciones y sanciones

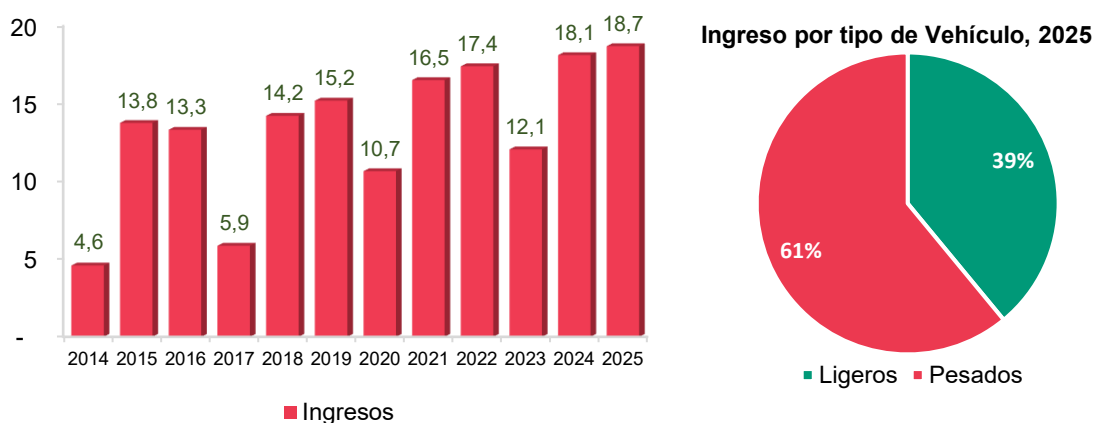
67. En el marco de la función supervisora y sancionadora, el Ositrán tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso identifique que las Entidades Prestadoras han incurrido en algún incumplimiento relacionado con sus obligaciones previstas en los Contratos de Concesión o en la normativa. Sobre el particular, durante el 2025, no se registraron penalidades ni sanciones al Concesionario.



VII. INDICADORES COMERCIALES

68. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 18,70 millones durante 2025, lo que representó un incremento del 3,2 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 18,12 millones). Cabe señalar que, el 61,0 % de los ingresos recaudados proceden del cobro efectuado a vehículos pesados (S/ 11,40 millones). Entre el 2014 y 2025, los ingresos acumulados por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 160,39 millones (Ver Gráfico N° 17). Cabe precisar, además, que casi la totalidad de los cobros se realiza en la garita de peaje, mientras que los cobros vía prepago representan apenas el 0,01 % del total.

Gráfico N° 17
Convia! Recaudación por cobro de peaje 2014-2025
(En millones de soles)



Fuente: Convia! Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

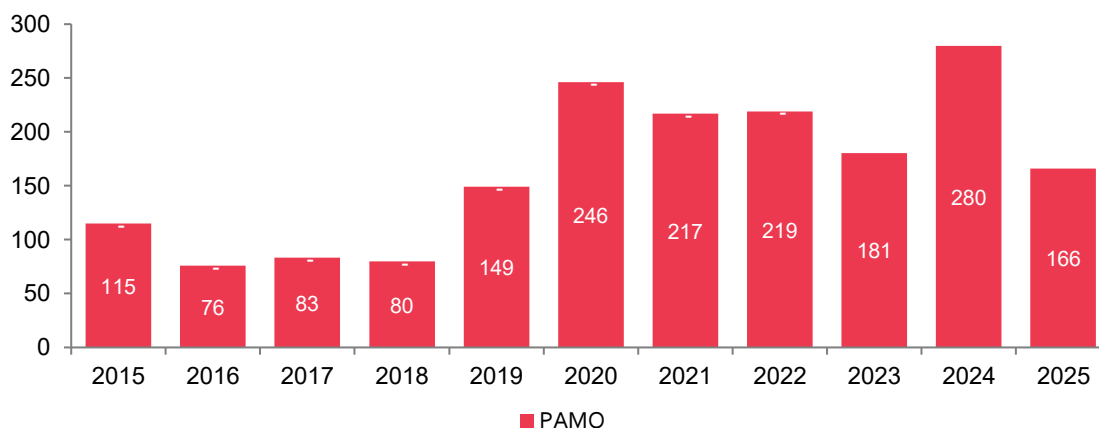
69. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹⁴, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁵. Durante 2025, se registró un PAMO de S/ 166 millones, monto 40,7 % inferior al PAMO del 2024. De manera acumulada, al cierre de 2025, el monto total devengado por el Concedente desde el 2015 por concepto de PAMO ascendió a S/ 1811,75 millones.

¹⁴ MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable). Disponible en: <http://apps5.mineco.gob.pe/transparencia/Navegador/default.aspx>

¹⁵ 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 establecida para recibir los pagos correspondientes.



Gráfico N° 18
Convial: Cofinanciamiento otorgado por el Estado PAMO, 2015-2025
(En S/ millones, incluido IGV)



Fuente: MEF sobre el Seguimiento de la Ejecución Presupuestal (Consulta amigable).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO

VIII.1. Estados financieros

Estado de Resultados integrales

70. Los ingresos que obtiene el Concesionario provienen de tres fuentes: ingresos por servicios de operación (conformado por los servicios de operación y mantenimiento y los ingresos relacionados a la conservación vial), ingresos financieros por el activo financiero (corresponde al efecto neto que surge por el derecho contractual que tiene la Compañía para cobrar al Estado Peruano -en su calidad de Concedente- por todos los Servicios de Rehabilitación y Mejoramiento (RyM), Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) y Operación y Mantenimiento (OyM)) y otros ingresos operativos (correspondiente a los ingresos por actividades accesorias que generan a la empresa un margen de ganancia realizadas por el Concesionario para facilitar la ejecución de las obras de RyM, MPI, debidamente aceptadas por parte del Concedente).
71. Durante el año 2025, el Concesionario registró ingresos por un monto de USD 74,0 millones, lo cual representó un incremento de USD 23,8 millones (47,5 %) con relación a los ingresos registrados el año anterior, cuya cifra ascendió a USD 50,2 millones. Este aumento se explica principalmente por el notable crecimiento de USD 21,1 millones (212,2 %) en la partida de Ingresos financieros por el activo financiero, la cual pasó de USD 9,9 millones en 2024 a USD 31,0 millones en 2025. Asimismo, se observó un incremento en la cuenta Otros ingresos¹⁶, que aumentó en USD 5,0 millones (131,3 %), al pasar de USD 3,8 millones a USD 8,7 millones. Estos incrementos compensaron la disminución de USD 2,2 millones (-6,1 %) en los Ingresos por servicios de operación, que descendieron de USD 36,5 millones en 2024 a USD 34,3 millones 2025.
72. En el ejercicio 2025, los ingresos por servicios de operación ascendieron a USD 34,3 millones, representando el 46,3 % de los ingresos totales. Por su parte, los ingresos financieros asociados al activo financiero alcanzaron los USD 31,0 millones, equivalentes al 41,9 % del total de ingresos; mientras que los otros ingresos operativos sumaron USD 8,7 millones, lo que representó el 11,8 % de los ingresos totales.
73. Por otro lado, los costos por servicios de construcción y operación ascendieron a USD 30,3 millones en 2025, monto que representó el 41,0 % de los ingresos totales y una disminución de 6,1 % respecto de 2024, cuando alcanzaron USD 32,3 millones. Este rubro comprende

¹⁶ Corresponde a Emergencias viales (-1,6 millones de USD) y Laudos Arbitrales (+6,6 millones de USD)



principalmente los costos asociados a la operación y mantenimiento rutinario por niveles de servicio, la gestión y recaudación de peajes, así como los servicios de emergencia vial, vigilancia y asistencia al usuario de la concesión. Asimismo, incluye otros costos de menor magnitud, los cuales se redujeron de USD 3,2 millones en 2024 a USD 1,4 millones en 2025, lo que representó una disminución de 55,5 %.

74. Como resultado de los ingresos y costos antes descritos, la utilidad bruta alcanzó los USD 42,3 millones en el ejercicio 2025, equivalente al 57,1 % de los ingresos totales. Este resultado representó un incremento de USD 27,6 millones (187,2 %) respecto de 2024, cuando la utilidad bruta ascendió a USD 14,7 millones. Asimismo, pese a que la partida de otros gastos se incrementó en USD 1,4 millones, lo que significó un aumento de 77,3 %, la utilidad operativa se elevó significativamente hasta USD 38,3 millones en 2025. Dicho resultado representó un crecimiento de USD 26,1 millones (214,8 %) en comparación con el ejercicio 2024, cuando la utilidad operativa fue de USD 12,2 millones.
75. En cuanto a los ingresos financieros, estos ascendieron a USD 4,7 millones en 2025, representando el 6,4 % de los ingresos totales. Por su parte, los gastos financieros se situaron en USD 11,4 millones, equivalentes al 15,5 % de los ingresos totales, lo que significó una reducción de 8,0 % respecto del ejercicio 2024. Asimismo, la diferencia de cambio generó un resultado favorable para la empresa de USD 0,3 millones durante 2025. Como resultado de lo anterior, y luego de deducir un impuesto a la renta de USD 10,7 millones, la utilidad neta del ejercicio 2025 ascendió a USD 21,2 millones, cifra que representó un incremento de USD 19,1 millones (891,9 %) respecto de los USD 2,1 millones registrados en 2024.

Cuadro N° 12
Estado de Resultados Integrales, 2025 - 2024
(En miles de USD)

| | 2025 | 2024 | ANÁLISIS VERTICAL | | ANÁLISIS HORIZONTAL | |
|---|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|---------------|
| | | | 2025 | 2024 | 2025 / 2024 | |
| Ingresos por servicios de operación | 34 261 | 36 475 | 46,3% | 72,7% | -6,1% | (2 214) |
| Ingresos financieros por el activo financiero | 31 018 | 9 936 | 41,9% | 19,8% | 212,2% | 21 082 |
| Otros ingresos operativos | 8 724 | 3 772 | 11,8% | 7,5% | 131,3% | 4 952 |
| Ingresos | 74 003 | 50 183 | 100,0% | 100,0% | 47,5% | 23 820 |
| Costos por servicio de construcción y operación | (30 308) | (32 292) | -41,0% | -64,3% | -6,1% | 1 984 |
| Otros costos | (1 409) | (3 169) | -1,9% | -6,3% | -55,5% | 1 760 |
| Utilidad bruta | 42 286 | 14 722 | 57,1% | 29,3% | 187,2% | 27 564 |
| Otros gastos, neto | (3 209) | (1 810) | -4,3% | -3,6% | 77,3% | (1 399) |
| Contribuciones al Estado | (768) | (744) | -1,0% | -1,5% | 3,2% | (24) |
| Utilidad operativa | 38 309 | 12 168 | 51,8% | 24,2% | 214,8% | 26 141 |
| Ingresos financieros | 4 745 | 5 750 | 6,4% | 11,5% | -17,5% | (1 005) |
| Gastos financieros | (11 447) | (12 447) | -15,5% | -24,8% | -8,0% | 1 000 |
| Diferencia en cambio, neta | 311 | (390) | 0,4% | -0,8% | -179,7% | 701 |
| Resultado antes del impuesto a la ganancia | 31 918 | 5 081 | 43,1% | 10,1% | 528,2% | 26 837 |
| Impuesto a la renta | (10 721) | (2 944) | -14,5% | -5,9% | 264,2% | (7 777) |
| Ganancia (pérdida) neta del año | 21 197 | 2 137 | 28,6% | 4,3% | 891,9% | 19 060 |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025– Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. En lo que respecta al EBITDA¹⁷, este se incrementó a USD 38,7 millones en el ejercicio 2025, representando un crecimiento de USD 26,1 millones (208,8 %) respecto al ejercicio 2024, periodo en el cual alcanzó la cifra de USD 12,5 millones. Este resultado positivo está asociado directamente al aumento de USD 26,1 millones en la utilidad operativa, la cual representó en el 2025 el 99,1 % del EBITDA total. Asimismo, la partida de depreciación y amortización se mantuvo sumamente estable, con una variación de apenas -1,4 %, evidenciándose una sólida expansión operativa en comparación con las cifras reportadas en el ejercicio 2024.

¹⁷ EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



Cuadro N° 13
EBITDA, 2025 - 2024
(En miles de USD)

| | 2025 | 2024 | ANÁLISIS VERTICAL | | ANÁLISIS HORIZONTAL |
|-----------------------------|---------------|---------------|-------------------|---------------|---------------------|
| | | | 2025 | 2024 | 2025 / 2024 |
| Utilidad Operativa | 38 309 | 12 168 | 99,1% | 97,2% | 214,8% |
| Depreciación y amortización | 342 | 347 | 0,9% | 2,8% | -1,4% |
| EBITDA | 38 651 | 12 515 | 100,0% | 100,0% | 208,8% |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025- Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Estado de Situación Financiera

77. El Activo total de la empresa asciende a USD 288,99 millones en 2025 y representa un incremento de USD 12,2 millones (4,4 %) respecto al ejercicio 2024. De manera desagregada, el activo corriente representa el 29,9 % del activo total, mientras que el activo no corriente representa el restante 70,1 %.
78. En el ejercicio 2025, el activo corriente se situó en USD 86,5 millones, lo que significó un aumento de USD 479 000 (0,6 %) respecto al ejercicio 2024 (USD 86,1 millones). Este comportamiento se explica principalmente por la contracción en el rubro de Efectivo y equivalentes de efectivo, que disminuyó en USD 19,6 millones (-87,7 %), pasando de USD 22,4 millones a USD 2,7 millones. Dicho descenso fue compensado casi en su totalidad por la expansión del Derecho de cobro-Activo financiero, que aumentó en USD 14,2 millones (25,7 %), al pasar de USD 55,2 millones en 2024 a USD 69,4 millones en 2025, además del incremento en las Cuentas por cobrar comerciales, que pasaron de USD 7000 a USD 6,6 millones.
79. En el ejercicio 2025, el activo no corriente alcanzó los USD 202,4 millones, lo que implicó un incremento de USD 11,7 millones (6,1 %) respecto al ejercicio 2024 (USD 190,8 millones). Este crecimiento se debió principalmente al aumento de USD 8,7 millones (18,3 %) en la cuenta Derecho de cobro-Activo financiero, que pasó de USD 47,6 millones a USD 56,3 millones, sumado al incremento de USD 1,2 millones (2,0 %) en Otras cuentas por cobrar y de USD 1,0 millón (1,3 %) en Cuentas por cobrar a partes relacionadas.
80. El pasivo total registró en USD 214,2 millones y representa el 74,1 % del activo total en el ejercicio 2025, lo cual significa una disminución de USD 7,1 millones (-3,2 %) respecto al ejercicio 2024 (USD 221,3 millones), en línea con la reducción de USD 8,8 millones (-4,4 %) observada en el pasivo no corriente.
81. En el ejercicio 2025, el pasivo corriente asciende a USD 24,5 millones, representando el 8,5 % del activo total. Esto significa un incremento de USD 1,6 millones (7,2 %) respecto al pasivo corriente del ejercicio 2024 (USD 22,8 millones), explicado primordialmente por el crecimiento de USD 3,2 millones (1680,1 %) en las Cuentas por pagar comerciales (que pasaron de USD 191 000 a USD 3,4 millones) y de USD 1,8 millones (9,5 %) en Otras cuentas por pagar, lo cual amortiguó la caída de USD 3,3 millones (-83,6 %) en las Cuentas por pagar a partes relacionada.
82. En el ejercicio 2025, el pasivo no corriente asciende a USD 189,7 millones, representando el 65,6 % del activo total, lo que significa una reducción de USD 8,8 millones (-4,4 %) respecto al pasivo no corriente del ejercicio 2024. Esta disminución se atribuye principalmente a una contracción de USD 18,5 millones (-9,9 %) en la cuenta de Otras cuentas por pagar (que pasó de USD 185,5 millones a USD 167,1 millones), logrando absorber el incremento de USD 9,7 millones (75,2 %) en los Pasivos por impuesto a las ganancias diferidos, que se elevaron de USD 12,9 millones en 2024 a USD 22,6 millones en 2025.
83. La cuenta de Patrimonio Neto en el ejercicio 2025 asciende a USD 74,8 millones y representa el 25,9 % del Activo Total. Su principal cuenta sigue siendo la de Capital Social, la cual representa el 17,8 % del Activo Total (USD 51,3 millones). La cuenta de Patrimonio Neto registró una importante expansión en el ejercicio 2025 de USD 19,3 millones (34,7 %) respecto al ejercicio 2024 (USD 55,6 millones). El principal componente que explica este



crecimiento es la cuenta de Resultados acumulados, la cual pasó de un saldo de USD 2,1 millones en 2024 a USD 21,2 millones en 2025, inyectando un incremento absoluto de USD 19,1 millones debido a las ganancias netas del periodo.

Cuadro N° 14
Estado de situación Financiera, 2025 – 2024
(En miles de USD)

| ACTIVO | Al 31 de diciembre | | PASIVO Y PATRIMONIO NETO | Al 31 de diciembre | |
|--|--------------------|----------------|--|--------------------|----------------|
| | 2025 | 2024 | | 2025 | 2024 |
| ACTIVO CORRIENTE | 86 548 | 86 069 | PASIVO CORRIENTE | 24 471 | 22 835 |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 2 745 | 22 394 | Cuentas por pagar comerciales | 3 400 | 191 |
| Cuentas por cobrar comerciales | 6 592 | 7 | Cuentas por pagar a partes relacionadas | 654 | 3 995 |
| Otras cuentas por cobrar | 7 103 | 7 916 | Otras cuentas por pagar | 20 417 | 18 649 |
| Derecho de cobro-Activo financiero | 69 392 | 55 211 | | | |
| Gastos contratados por anticipado | 716 | 541 | | | |
| | | | PASIVO NO CORRIENTE | 189 679 | 198 429 |
| ACTIVO NO CORRIENTE | 202 445 | 190 765 | Otras cuentas por pagar | 167 075 | 185 525 |
| Cuentas por cobrar a partes relacionadas | 78 295 | 77 309 | Pasivo por impuesto a las ganancias diferido | 22 604 | 12 904 |
| Otras cuentas por cobrar | 64 176 | 62 928 | | | |
| Derecho de cobro-Activo financiero | 56 344 | 47 639 | TOTAL PASIVO | 214 150 | 221 264 |
| Gastos contratados por anticipado | 2 793 | 2 759 | | | |
| Mobiliario y maquinaria | 837 | 130 | PATRIMONIO NETO | 74 843 | 55 570 |
| | | | Capital social | 51 300 | 51 300 |
| | | | Reserva legal | 2 346 | 2 133 |
| | | | Resultados acumulados | 21 197 | 2 137 |
| TOTAL ACTIVO | 288 993 | 276 834 | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 288 993 | 276 834 |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Convia! Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro N° 15
Estado de situación Financiera, 2025 – 2024
(En porcentaje)

| ACTIVO | Al 31 de diciembre | | | PASIVO Y PATRIMONIO NETO | Al 31 de diciembre | | |
|--|--------------------|--------------|-------------|--|--------------------|--------------|--------------|
| | 2025 | 2024 | 2025 / 2024 | | 2025 | 2024 | 2025 / 2024 |
| ACTIVO CORRIENTE | 29,9% | 31,1% | 0,6% | PASIVO CORRIENTE | 8,5% | 8,2% | 7,2% |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 0,9% | 8,1% | -87,7% | Cuentas por pagar comerciales | 1,2% | 0,1% | 1680,1% |
| Cuentas por cobrar comerciales | 2,3% | 0,0% | 94071,4% | Cuentas por pagar a partes relacionadas | 0,2% | 1,4% | -83,6% |
| Otras cuentas por cobrar | 2,5% | 2,9% | -10,3% | Otras cuentas por pagar | 7,1% | 6,7% | 9,5% |
| Derecho de cobro-Activo financiero | 24,0% | 19,9% | 25,7% | | | | |
| Gastos contratados por anticipado | 0,2% | 0,2% | 32,3% | | | | |
| | | | | PASIVO NO CORRIENTE | 65,6% | 71,7% | -4,4% |
| ACTIVO NO CORRIENTE | 70,1% | 68,9% | 6,1% | Otras cuentas por pagar | 57,8% | 67,0% | -9,9% |
| Cuentas por cobrar a partes relacionadas | 27,1% | 27,9% | 1,3% | Pasivo por impuesto a las ganancias diferido | 7,8% | 4,7% | 75,2% |
| Otras cuentas por cobrar | 22,2% | 22,7% | 2,0% | | | | |
| Derecho de cobro-Activo financiero | 19,5% | 17,2% | 18,3% | TOTAL PASIVO | 74,1% | 79,9% | -3,2% |
| Gastos contratados por anticipado | 1,0% | 1,0% | 1,2% | | | | |
| Mobiliario y maquinaria | 0,3% | 0,0% | 543,8% | PATRIMONIO NETO | 25,9% | 20,1% | 34,7% |
| | | | | Capital social | 17,8% | 18,5% | 0,0% |
| | | | | Reserva legal | 0,8% | 0,8% | 10,0% |
| | | | | Resultados acumulados | 7,3% | 0,8% | 891,9% |
| TOTAL ACTIVO | 100% | 100% | 4,4% | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 100% | 100% | 4,4% |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025- Convia! Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VIII.2. Indicadores Financieros

Ratios de Liquidez

84. En los ejercicios 2025 y 2024, la empresa presenta ratios de liquidez clásica superiores a 1,00, situándose en 3,54 y 3,77 respectivamente. Esto refleja que, en términos generales, el Concesionario dispone de recursos de corto plazo nominalmente suficientes para respaldar sus obligaciones corrientes (pasivo corriente). Sin embargo, al refinar la medición mediante la Prueba ácida¹⁸ y la Liquidez absoluta¹⁹, se observa un quiebre por debajo de la unidad en el último periodo, lo que denota una fuerte dependencia de sus activos de menor realización inmediata).
85. Ahora bien, la reconfiguración interna del activo corriente en el año 2025 —caracterizada por una drástica reducción del efectivo que migró hacia cuentas por cobrar de menor exigibilidad inmediata (como el derecho de cobro del activo financiero)— contribuyó a la severa reducción de los indicadores de Prueba ácida y Liquidez absoluta, disminuyendo la cobertura monetaria directa del Concesionario frente a sus acreedores de corto plazo.
86. En tanto, la ratio de Liquidez absoluta²⁰ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar exclusivamente con sus activos más líquidos (efectivo y equivalentes). A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad de pago inmediata de la empresa en el corto plazo, aislando la influencia del tiempo o la rotación de los derechos de cobro. Así, al cierre de 2025, la empresa estaba en la capacidad de cubrir de forma inmediata únicamente USD 0,11 por cada dólar de deuda corriente, una ratio considerablemente inferior a la del año 2024, cuando alcanzaba los USD 0,98.

| Cuadro N° 16 Ratio de liquidez, 2025-2024 | | |
|--|------|------|
| Ratios | 2025 | 2024 |
| Liquidez clásica | 3,54 | 3,77 |
| Prueba ácida | 0,67 | 1,33 |
| Liquidez absoluta | 0,11 | 0,98 |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Convia! Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de Endeudamiento Financiero

87. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan una marcada y menor dependencia de la empresa al financiamiento de terceros en comparación con el año anterior. Esto se evidencia en una contracción generalizada de los indicadores de apalancamiento, explicada principalmente por la combinación de una amortización y reducción de obligaciones totales frente a un incremento sustancial en la cuenta del patrimonio neto.
88. El ratio Deuda - Patrimonio²¹ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 286,1 % de los recursos propios al cierre de 2025, registrando un descenso significativo frente al 398,2 % reportado en el año 2024. Este saneamiento de la estructura capital se explica principalmente por el robusto crecimiento del patrimonio neto (vía resultados acumulados) en paralelo con la reducción neta del pasivo total.
89. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo²² en el año 2025 indica que del total de las inversiones del Concesionario (activo total), un 74,1 % se financia a través de terceros; mientras que en el año 2024 dicha dependencia estructural ascendía al 79,9 %.

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

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

²¹ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio.

²² El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.



90. Respecto al ratio Calidad de la deuda²³, este indicador señala que el perfil de vencimientos de las obligaciones se concentró ligeramente más hacia el corto plazo en el último año. Mientras que en el ejercicio 2024 el pasivo corriente representaba el 10,3 % del pasivo total, para el año 2025 su participación se incrementó hasta alcanzar un 11,4 %, lo que implica que el 88,6 % restante corresponde a obligaciones de largo plazo.
91. Finalmente, el Índice de solvencia²⁴ que mide la capacidad de cobertura del activo total frente a las obligaciones totales, presenta una mejora respecto al año anterior, pasando de 1,25 veces en el año 2024 a 1,35 veces en el año 2025. Dado que un valor más alto en este indicador denota un mayor respaldo patrimonial y holgura para hacer frente a los compromisos de la empresa, se concluye que del 2024 al 2025 aumentó el nivel de solvencia global del Concesionario.

Cuadro N° 17
Ratios de Endeudamiento financiero, 2025-2024

| Ratios | 2025 | 2024 |
|--------------------------|-------------|-------------|
| Deuda - Patrimonio | 286,1% | 398,2% |
| Endeudamiento del Activo | 74,1% | 79,9% |
| Calidad de la Deuda | 11,4% | 10,3% |
| Índice de Solvencia | 1,35 | 1,25 |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025 - Convia Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ratios de rentabilidad

92. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los indicadores de rentabilidad, se observa una notable recuperación en el último periodo; el Margen bruto²⁵ se expandió de manera significativa al pasar de 29,3 % en el año 2024 a 57,1 % en el año 2025. En esa misma línea, el Margen operativo experimentó un fuerte incremento, duplicando su participación al pasar de 24,2 % a 51,8 % entre ambos ejercicios.
93. A su vez, en el año 2025, el Margen EBITDA²⁶, que refleja la eficiencia operativa y la capacidad de la empresa para generar flujos genuinos y autosostenibilidad en el tiempo a partir de sus ingresos operativos, mostró un salto excepcional al escalar de 34,3 % a 112,8 %. Este comportamiento atípico (donde el EBITDA supera al total de ingresos operativos monetarios ordinarios) se encuentra directamente alineado con el fuerte peso de los ingresos financieros por el activo financiero en la estructura del negocio. En este contexto de expansión de márgenes, el Margen neto²⁷ revirtió su tendencia previa y creció sustancialmente al pasar de 4,3 % en 2024 a 28,6 % en 2025.
94. Por consiguiente, el incremento exponencial experimentado por la empresa a nivel de utilidad neta durante el periodo 2025 explica el repunte integral en los indicadores de rendimiento de capital. Es así que el retorno sobre el capital aportado por los socios (ROE²⁸) se elevó de un rezagado 3,8 % en 2024 a un robusto 28,3 % en 2025, mientras que la rentabilidad obtenida sobre el total de los activos invertidos (ROA²⁹) pasó de 0,8 % a 7,3 %, reflejando una optimización sustancial en la capacidad de generación de valor de la firma.

²³ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total.

²⁷ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²⁸ *Return on Equity*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁹ *Return on Assets*, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Activos Totales / Patrimonio Neto.



Cuadro N° 18
Ratios de Rentabilidad, 2025-2024

| Ratios | 2025 | 2024 |
|------------------|-------------|-------------|
| Margen Bruto | 57,1% | 29,3% |
| Margen Operativo | 51,8% | 24,2% |
| Margen EBITDA | 112,8% | 34,3% |
| Margen Neto | 28,6% | 4,3% |
| ROE | 28,3% | 3,8% |
| ROA | 7,3% | 0,8% |

Fuente: Estados Financieros Auditados 2025- Convia! Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IX. CONCLUSIONES

95. De la evaluación del desempeño de la Concesión de la Longitudinal de la Sierra - Tramo 2: Ciudad de Dios - Cajamarca - Chiple - Cajamarca - Trujillo - Dv. Chilete - Emp. PE-3N durante el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Se registró un tráfico vehicular de 2,86 millones de vehículos, lo que representa un importante crecimiento de 4,8 % con relación al año anterior.
- (ii) Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2025, la mayoría de ellos (70,4 %) fueron vehículos ligeros; mientras que, los vehículos pesados representaron el 29,6 %. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 5,0 millones de ejes, lo cual representó un incremento de 3,7 % respecto al año anterior.
- (iii) Con relación a la demanda de los servicios obligatorios brindados por el Concesionario, se realizaron 3508 llamadas hacia la central de emergencias, se registraron 111 asistencias médicas y 2363 asistencias mecánicas.
- (iv) Al cierre de 2025, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 222,93 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 82,8 % respecto de la inversión total comprometida. Durante ese año, no se reconocieron inversiones al Concesionario; sin embargo, se encuentra en proceso de aprobación diversos expedientes técnicos para la ejecución de obras con posterioridad.
- (v) En el 2025, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,10 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación, cifra que representó una reducción del 8,3 % en relación con los montos aportados durante el 2024 (S/ 2,29 millones).
- (vi) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2025, se ha verificado lo siguiente:
 - El número de accidentes fue menor a lo registrado en 2024, al pasar de 764 a 723; aunque registrándose un mayor número de fallecidos (7 decesos más que en 2024). Por otro lado, el número de heridos disminuyó, pasando de 523 en 2024 a 389 en 2025. La mayor cantidad de accidentes reportados fueron por despistes (57,1 %). En tanto, que la principal causa de los accidentes es el exceso de velocidad (42,3 %).
 - Durante el año 2025 se recibieron 17 reclamos. Del total, el 41,2 % estuvo relacionado con la calidad y la prestación oportuna del servicio; el 29,4 %, con aspectos de facturación o cobro; el 11,8 %, con daños en perjuicio de los usuarios; y el 17,6 %, con otros motivos.
- (vii) Los ingresos totales por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/ 18,70 millones en el 2025, nivel superior en 3,2 % de lo recaudado en 2024. Cabe señalar que, el 61,0 % de los ingresos recaudados proceden del cobro efectuado a vehículos pesados (S/ 11,40 millones).



- (viii) Por su parte, el cofinanciamiento devengado por el Concedente por concepto de PAMO en 2025 fue de S/ 166,06 millones, lo que representó una caída del 40,7 % con relación al año anterior.
- (ix) En cuanto al desempeño financiero del Concesionario en 2025, la empresa revirtió su tendencia previa al expandir sustancialmente sus utilidades a nivel bruto y operativo, impulsada por el fuerte crecimiento de los ingresos financieros por el activo financiero y otros ingresos operativos. Asimismo, la diferencia de cambio en el ejercicio 2025 fue favorable para la firma y el incremento en las ganancias operativas absorbió el mayor gasto por impuesto a la renta, permitiendo registrar una utilidad neta alta de USD 21,2 millones. Dicha situación se vio reflejada en una notable recuperación de los indicadores de rentabilidad, con un Margen neto que escaló al 28,6 %, un ROA de 7,3 % y un ROE de 28,3 %. De esta manera, se incrementó de forma drástica la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido por los socios y al total de activos en el ejercicio 2025.
- (x) Finalmente, respecto a los indicadores de liquidez, la ratio de liquidez absoluta muestra que el Concesionario contrajo significativamente su saldo de caja y bancos para cubrir el pasivo corriente debido a la redistribución interna de sus activos a corto plazo, encontrándose en capacidad de cubrir de forma inmediata únicamente el 11 % de su deuda corriente con sus activos más líquidos. Por su parte, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2025 reflejan una marcada y menor dependencia estructural de la empresa al financiamiento de terceros en comparación con el año anterior, disminuyendo el grado de apalancamiento financiero global de la firma.



ANEXO 1: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesión: Longitudinal de la Sierra Tramo 2

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|-----------------------|--|--|
| 1 | Infraestructura | <ul style="list-style-type: none">Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2 (875,10 km), que comprende los siguientes sub-tramos:<ul style="list-style-type: none">- Chiple – Cutervo (60,697 Km)- Cutervo – Cochabamba (29,393 Km)- Cochabamba – Chota (34,140 Km)- Chota – Hualgayoc (60,018 Km)- Hualgayoc – Dv. Yanacocha (51,012 Km)- Dv. Yanacocha – Cajamarca (38,384 Km)- Cajamarca – Km. 1269+00 (3,702 Km)- Km 1269+00 – San Marcos (58,301 Km)- San Marcos – Cajabamba (59,129 Km)- Cajabamba – Sausacocha (41,430 Km)- Sausacocha – Huamachuco (11,287 Km)- Huamachuco – Dv. Callacuyan (44,331 Km)- Dv. Callacuyan – Shorey (15,762 Km)- Shorey – Dv. Otuzco (51,682 Km)- Dv. Otuzco – Trujillo (70,440 Km)- Ciudad de Dios – Dv. Chilete (91,489 Km)- Dv. Chilete – Cajamarca (85,941 Km)- Dv. Chilete – Emp. PE-3N (67,971 Km) | Contrato de concesión Apéndice 1 |
| 2 | Fecha de suscripción | 28 de mayo del 2014 | Contrato de concesión |
| 3 | Plazo de concesión | 25 años, contados desde la fecha de suscripción del Contrato. | Cláusula 4.1. (p. 35) |
| 4 | Modalidad | Cofinanciado. | Cláusula 2.5. (p. 24) |
| 5 | Factor de competencia | <ul style="list-style-type: none"><u>Monto de Propuesta Económica (MPE)</u>: Suma ponderada de:<ul style="list-style-type: none">- Pago por Rehabilitación y Mejoramiento (PRM).- Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO).- Pago Anual por Mantenimiento Periódico Inicial (PAMPI).En caso de empate luego de la evaluación, los postores precalificados que empataron tendrán un plazo de hasta una (01) hora para presentar una nueva Propuesta Económica, la que deberá ser mejor que a la inicialmente presentada.No se presentó empate durante el concurso. | Numeral 9.1.1.-9.1.2. TUO de las Bases |
| 6 | Capital mínimo | <ul style="list-style-type: none">USD 31 500 000,00, o su equivalente en Nuevos Soles, el cual deberá estar íntegramente suscrito y pagado a la fecha de suscripción del contrato.A partir de la aceptación de la totalidad del Mantenimiento Periódico Inicial deberá mantener un capital social mínimo USD 39'500,000.00. | Cláusula 3.5. b) (p. 28-29) |



Concesión: Longitudinal de la Sierra Tramo 2

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|--|---|--|
| 7 | Garantías a favor del Concedente | <ul style="list-style-type: none">▪ <u>Garantías de Fiel Cumplimiento de ejecución de rehabilitación y mejoramiento y de mantenimiento periódico inicial:</u><ul style="list-style-type: none">- USD 15 700 000,00 como Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Rehabilitación y Mejoramiento.- USD 39 470 000,00 como Garantía de Fiel Cumplimiento de Mantenimiento Periódico Inicial.- Ambas garantías deberán estar vigentes hasta dos (02) años posteriores a la aceptación de la Rehabilitación y Mejoramiento y del Mantenimiento Periódico Inicial, según corresponda.▪ <u>Garantía de fiel cumplimiento de contrato de concesión:</u><ul style="list-style-type: none">- USD 12 250 000,00, desde la fecha de suscripción del contrato hasta doce (12) meses posteriores a la culminación de la vigencia de la concesión. | Cláusula 11.1.-11.2. (p. 71) Cláusula 11.8. (p. 72) |
| 8 | Garantías a favor de los acreedores permitidos | <ul style="list-style-type: none">▪ El Concesionario podrá imponer un gravamen o asignación de fondos con naturaleza de una garantía a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre los siguientes bienes:<ul style="list-style-type: none">- El derecho de concesión- Los ingresos que sean de libre disponibilidad del Concesionario.- Las acciones que correspondan a la participación mínima. | Cláusula 11.13. (p. 73-74) |
| 9 | Obras | <ul style="list-style-type: none">▪ <u>Rehabilitación y mejoramiento:</u> Se deberá iniciar a más tardar a los 60 días calendario de la fecha de suscripción del contrato, y ejecutarse en un plazo máximo de 24 meses, contados desde la fecha de suscripción del contrato.▪ <u>Mantenimiento periódico inicial:</u> Se deberá iniciar a más tardar a los 360 días calendario de la fecha de suscripción del contrato, y ejecutarse en un plazo máximo de 24 meses, luego de haberlo iniciado.▪ <u>Red Dorsal de Fibra Óptica:</u> El Concesionario se obliga a instalar ductos y cámaras, de acuerdo a exigencias de la Ley N° 29904. | Cláusula 6.1. (p. 42) Cláusula 6.12.-6.13. (p. 46-47) Cláusula 6.41. (p. 53) |
| 10 | 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 30 millones, se somete arbitraje internacional administrado por CIADI. El proceso se desarrollará en Washington DC - Estados Unidos de América en idioma castellano.▪ Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 30 millones, se somete a Cámara de Comercio de Lima. El arbitraje se desarrollará en Lima - Perú en idioma castellano | Cláusula 18.11. (p. 103-104) Cláusula 18.12. (p. 104-106) Cláusula 18.13. (p. 106-107) |



Concesión: Longitudinal de la Sierra Tramo 2

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|--|--|---|
| 11 | Penalidades | <ul style="list-style-type: none">▪ El regulador tiene competencia para aplicar sanciones al Concesionario en caso de incumplimiento de sus obligaciones.▪ Adicionalmente, el Ositrán es competente para aplicar Penalidades por incumplimientos de sus obligaciones referidas a:<ul style="list-style-type: none">▪ Eventos a la fecha de suscripción del contrato.▪ Régimen de bienes.▪ Ejecución de la Rehabilitación y mejoramiento y Mantenimiento Periódico inicial.▪ Conservación de la Concesión▪ Explotación de la Concesión▪ Régimen de seguros y responsabilidad▪ Consideraciones socio ambientales▪ Fideicomiso de administración.▪ El monto de las penalidades será abonado por el CONCESIONARIO a la cuenta de Emergencias Viales del Fideicomiso de Administración.▪ El pago de las penalidades no podrá ser considerado como una afectación al flujo financiero de la concesión y tampoco se podrá invocar por ello la ruptura del equilibrio económico-financiero | Cláusula 15.7. (p. 91) Cláusula 15.11. (p. 92) Anexo IX |
| 12 | Causales de caducidad | <ul style="list-style-type: none">▪ La concesión caducará por la verificación de alguna de las siguientes causales:<ul style="list-style-type: none">- Vencimiento del plazo de la concesión.- Mutuo Acuerdo.- Resolución del contrato por incumplimiento del Concesionario.- Resolución del contrato por incumplimiento del Concedente.- Decisión unilateral del Concedente.- Fuerza Mayor o caso fortuito.- Las demás causales específicas establecidas en el contrato. | Cláusula 16.1. (p. 92) |
| 13 | Pago por rehabilitación y mantenimiento (PRM) | <ul style="list-style-type: none">▪ Es la suma de dinero expresada en dólares, que el estado asegurará al Concesionario, de acuerdo a su propuesta económica, destinada a cubrir los costos de la rehabilitación y mejoramiento. El procedimiento de pago está regulado en el contrato de concesión.▪ El monto de PRM ofertado en la propuesta económica del Concesionario fue de USD 147 345 452,75. | Anexo XI Apéndice 5 Acta de apertura de sobre N° 3. |
| 14 | Pago anual por mantenimiento periódico inicial (PAMPI) | <ul style="list-style-type: none">▪ Es la suma de dinero total anual, expresada en dólares, que el estado asegurará al Concesionario, de acuerdo a su propuesta económica, una vez que haya recibido los subtramos donde se ejecute el mantenimiento periódico inicial, conforme a los términos y condiciones establecidos en el contrato. El procedimiento y la periodicidad de pago están regulados en el contrato de concesión.▪ El monto de PAMPI ofertado en la propuesta económica del Concesionario fue de USD 30 376 853,41. | Anexo XI Apéndice 6 Acta de apertura de sobre N° 3. |



Concesión: Longitudinal de la Sierra Tramo 2

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|---|--|---|
| 15 | Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO) | <ul style="list-style-type: none">Es la suma de dinero total anual, expresada en dólares, que el estado asegurará al Concesionario, de acuerdo a su propuesta económica, destinada a cubrir los costos de operación y mantenimiento de la concesión, conforme a los términos y condiciones establecidas en el contrato. El procedimiento y la periodicidad de pago están regulados en el contrato de concesión.El monto de PAMO ofertado en la propuesta económica del Concesionario fue de USD 21 383 278,99. | Anexo XI Apéndice 8 Acta de apertura de sobre N° 3. |
| 16 | Cofinanciamiento | <ul style="list-style-type: none">El pago de los conceptos de PRM, PAMPI y PAMO se financia con el cofinanciamiento del Concedente y con la recaudación de peajes descontado de la provisión de Emergencias Viales.El plazo para los pagos del PAMPI será de 15 años.El pago del PAMO será durante la vigencia de la concesión. | Anexo XI Apéndice 3 |
| 17 | Equilibrio económico-financiero | <ul style="list-style-type: none">Se estipula un mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero al cual tendrán derecho las partes en caso que la concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las leyes y disposiciones aplicables, en la medida que dichos cambios tengan exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a los ingresos y costos de inversión, operación y conservación vial de la concesión.El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio. Si el porcentaje del desequilibrio, en valor absoluto, supera el 10 % se procederá a restablecerlo. | Cláusula 10.5.-10.6. (p. 69) |
| 18 | Pólizas de seguros | Durante la vigencia de la Concesión, se deberá contar con los siguientes seguros: <ul style="list-style-type: none">Seguro de responsabilidad civil.Seguro sobre bienes en construcción.Seguro sobre bienes en Operación.De riesgos laborales.Otras Pólizas. | Cláusula 12.3. (p. 78-79) |
| 19 | Inicio de operaciones | <ul style="list-style-type: none">El inicio de la explotación de la concesión deberá producirse al día siguiente de la fecha de suscripción de la primera acta de entrega parcial de bienes, referida a la entrega de las unidades de peaje existentes al Concesionario.Con el inicio de la explotación, se dará inicio a las obligaciones a cargo de los administradores de peaje y al derecho al cobro de las tarifas respectivas. | Cláusula 8.10. (p. 60) |
| 20 | Niveles de servicio | <ul style="list-style-type: none">Se indican los niveles de servicio admisibles para:<ul style="list-style-type: none">- Superficie de rodadura.- Bermas.- Drenajes, puentes y viaductos.- Área de la concesión.- Seguridad vial (señalización vertical y aérea, señalización horizontal, y elementos de encarrilamiento y defensa).- Congestión vehicular.- Congestión en unidades de peaje. | Anexo I Apéndice 2 |



Concesión: Longitudinal de la Sierra Tramo 2

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|----------------------|--|---|
| 21 | Tarifas | <ul style="list-style-type: none">▪ Se exigirá el pago de la tarifa a cada usuario que utilice los subtramos de la concesión<ul style="list-style-type: none">▪ Cada Vehículo ligero pagará una tarifa.▪ Cada vehículo pesado pagará una tarifa por eje▪ A partir de la fecha de inicio de explotación en las unidades de peaje existentes se cobrará el peaje vigente, al cual se le deberá agregar el IGV, y cualquier otro tributo. El resultado se redondeará a los cinco (5) céntimos hacia abajo.▪ A partir de la recepción de las obras de RyM y/o MPI la tarifa en las unidades de peaje existentes estará compuesta por (i) por un Peaje de USD 1,50, al tipo de cambio del último día del mes previo y (ii) el IGV y otros impuestos de Ley. El resultado se redondeará a los cinco (5) céntimos hacia abajo▪ Si la moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor o menor a los cinco (5) céntimos de Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda | Cláusula 9.1. (p. 62) Cláusula 9.3.-9.4. (p. 64) |
| 22 | Reajustes de tarifas | <ul style="list-style-type: none">▪ Todos los peajes serán reajustados en forma ordinaria por el Concesionario, a partir del 10 de enero del año calendario subsiguiente al mes calendario de la aceptación de la totalidad de la rehabilitación y mejoramiento y mantenimiento periódico inicial.▪ Este reajuste ordinario se realizará cada 12 meses a partir de la fecha indicada anteriormente, y se llevará a cabo de acuerdo al método de ajuste de peajes especificado en el contrato.▪ En el reajuste se utilizará los índices de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y de Lima Metropolitana, así como el tipo de cambio definido en el contrato.▪ El Regulador efectuará un reajuste extraordinario en la eventualidad de que dentro de un año calendario se produzca una variación de más del diez por ciento (10 %) desde el último reajuste ordinario. | Cláusula 9.5. (p. 65-66) |

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

ANEXO 2: RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA - TRAMO 2

| | |
|-----------------------|----------------------------------|
| Concesionario: | CONVIAL SIERRA NORTE S.A. |
| Modalidad: | COFINANCIADA |
| Periodo: | 2014-2025 |

| a) Tráfico | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | UNIDAD | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| Número de Vehículos | | | | | | | | | | | | | |
| Total Ligeros | Vehículos | 421 654 | 1 338 592 | 1 459 648 | 670 768 | 1 415 738 | 1 611 370 | 1 263 418 | 1 630 024 | 1 746 500 | 1 801 778 | 1 908 768 | 2 016 052 |
| Total Pesados | Vehículos | 231 764 | 701 714 | 681 228 | 297 358 | 724 162 | 765 416 | 575 942 | 736 404 | 790 900 | 790 432 | 825 056 | 847 802 |
| Número de Ejes Cobrables | | | | | | | | | | | | | |
| Total Ligeros | Ejes | 421 654 | 1 338 592 | 1 459 648 | 670 768 | 1 412 738 | 1 611 370 | 1 263 418 | 1 630 024 | 1 746 500 | 1 801 778 | 1 908 768 | 2 016 052 |
| Total Pesados | Ejes | 819 002 | 2 424 564 | 2 223 748 | 900 120 | 2 500 526 | 2 599 578 | 1 928 396 | 2 606 984 | 2 784 140 | 2 810 150 | 2 924 862 | 2 997 078 |
| Número de Vehículos por Unidad de Peaje | | | | | | | | | | | | | |
| Ciudad de Dios | Vehículos | 246 890 | 778 578 | 764 302 | 165 870 | 778 616 | 853 434 | 600 612 | 751 388 | 791 116 | 901 084 | 887 402 | 999 010 |
| Ligeros | Vehículos | 137 780 | 458 224 | 484 428 | 98 336 | 467 098 | 532 888 | 355 130 | 437 426 | 466 664 | 556 584 | 541 740 | 641 534 |
| Pesados | Vehículos | 109 110 | 320 354 | 279 874 | 67 534 | 311 518 | 320 546 | 245 482 | 313 962 | 324 452 | 344 500 | 345 662 | 357 476 |
| Menocucho | Vehículos | 406 528 | 1 261 728 | 1 376 574 | 802 256 | 1 361 284 | 1 523 352 | 1 238 748 | 1 615 040 | 1 746 284 | 1 691 126 | 1 846 422 | 1 864 844 |
| Ligeros | Vehículos | 283 874 | 880 368 | 975 220 | 572 432 | 948 640 | 1 078 482 | 908 288 | 1 192 598 | 1 279 836 | 1 245 194 | 1 367 028 | 1 374 518 |
| Pesados | Vehículos | 122 654 | 381 360 | 401 354 | 229 824 | 412 644 | 444 870 | 330 460 | 422 442 | 466 448 | 445 932 | 479 394 | 490 326 |
| Número de Ejes por Unidad de Peaje | | | | | | | | | | | | | |
| Ciudad de Dios | Ejes | 640 356 | 1 916 526 | 1 698 782 | 402 682 | 1 878 980 | 1 969 062 | 1 406 418 | 1 889 476 | 1 955 530 | 2 117 384 | 2 122 596 | 2 243 598 |
| Ligeros | Ejes | 137 780 | 458 224 | 484 428 | 98 336 | 464 098 | 532 888 | 355 130 | 437 426 | 466 664 | 556 584 | 541 740 | 641 534 |
| Pesados | Ejes | 502 576 | 1 458 302 | 1 214 354 | 304 346 | 1 414 882 | 1 436 174 | 1 051 288 | 1 452 050 | 1 488 866 | 1 560 800 | 1 580 856 | 1 602 064 |
| Menocucho | Ejes | 600 300 | 1 846 630 | 1 984 614 | 1 168 206 | 2 034 284 | 2 241 886 | 1 785 396 | 2 347 532 | 2 575 110 | 2 494 544 | 2 711 034 | 2 769 532 |
| Ligeros | Ejes | 283 874 | 880 368 | 975 220 | 572 432 | 948 640 | 1 078 482 | 908 288 | 1 192 598 | 1 279 836 | 1 245 194 | 1 367 028 | 1 374 518 |
| Pesados | Ejes | 316 426 | 966 262 | 1 009 394 | 595 774 | 1 085 644 | 1 163 404 | 877 108 | 1 154 934 | 1 295 274 | 1 249 350 | 1 344 006 | 1 395 014 |



| | UNIDAD | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|--|-----------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| b) Recaudación por Cobro de Peaje | | | | | | | | | | | | | |
| Total | Soles | 4 586 709 | 13 757 473 | 13 318 762 | 5 860 208 | 14 218 528 | 15 195 375 | 10 656 201 | 16 516 070 | 17 406 740 | 12 057 062 | 18 120 736 | 18 700 344 |
| Ligeros | Soles | 1 450 271 | 4 557 970 | 4 936 799 | 2 449 385 | 4 766 365 | 5 327 192 | 4 319 096 | 6 546 995 | 6 806 870 | 4 610 669 | 6 981 127 | 7 296 523 |
| Pesados | Soles | 3 136 438 | 9 199 504 | 8 381 963 | 3 410 823 | 9 452 163 | 9 868 184 | 6 337 105 | 9 969 075 | 10 599 871 | 7 446 393 | 11 139 609 | 11 403 820 |
| c) Accidentes | | | | | | | | | | | | | |
| Accidentes | unidades | 3 | 70 | 93 | 117 | 153 | 185 | 399 | 646 | 765 | 791 | 764 | 723 |
| Heridos | Personas | 4 | 87 | 122 | 177 | 239 | 236 | 242 | 399 | 479 | 586 | 523 | 389 |
| Fallecidos | Personas | 0 | 21 | 7 | 8 | 25 | 33 | 28 | 40 | 29 | 56 | 31 | 38 |

Fuente: Convia Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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