



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

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 – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: 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 elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

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

estudioeconomicos@ositrان.gob.pe

CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA	7
	II.1. Composición de la Empresa	7
	II.2. Principales características del contrato de concesión	7
	II.3. Área de Influencia	10
	II.4. Principales Activos de la Concesión	11
	II.5. Hechos de importancia.....	12
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	14
	IV.1. Tráfico vehicular.....	14
	IV.2 Servicios complementarios	16
V.	ESQUEMA TARIFARIO.....	18
VI.	INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO	20
	VI.1. Inversiones.....	20
	VI.2. Pagos al Estado	21
VII.	DESEMPEÑO OPERATIVO	22
	VII.1. Indicadores de Tráfico	22
	VII.2. Accidentes	23
	VII.3. Reclamos.....	25
	VII.4. Penalidades, infracciones y sanciones.....	25
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	26
IX.	ANÁLISIS FINANCIERO	27
	IX.1 Estados financieros	27
	IX.2 Indicadores Financieros.....	31
X.	CONCLUSIONES	33
	ANEXO 1: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	35
	ANEXO 2: RESUMEN ESTADÍSTICO	40

CUADROS

Cuadro N° 1 Convia: Aspectos Generales de la concesión	8
Cuadro N° 2 Convia: Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento periódico inicial	9
Cuadro N° 3 Convia: Descripción de la infraestructura – 2024	11
Cuadro N° 4 Convia: Unidades de Peaje en operación, 2024	12
Cuadro N° 5 Convia: Variación del tráfico por estación de peaje, 2023-2024	15
Cuadro N° 6 Convia: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2024	16
Cuadro N° 7 Convia: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2024	16
Cuadro N° 8 Convia: Tarifas Vigentes, 2024	19
Cuadro N° 9 Convia: Tarifas diferenciadas, 2024	19
Cuadro N° 10 Convia: Accidentes por tipo de consecuencia, 2014 – 2024	23
Cuadro N° 11 Convia: Motivo de reclamos por meses, 2024	25
Cuadro N° 12 Convia: Penalidades, 2024	26
Cuadro N° 13 Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2023	28
Cuadro N° 14 EBITDA, 2024 - 2023	29
Cuadro N° 15 Estado de situación Financiera, 2024 – 2023	30
Cuadro N° 16 Estado de situación Financiera, 2024 – 2023	30
Cuadro N° 17 Ratio de liquidez, 2024-2023	31
Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento financiero, 2024-2023	32
Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2024-2023	32

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Convia: Composición accionaria	7
Gráfico N° 2 Convia: Tráfico de vehículos, 2014-2024	14
Gráfico N° 3 Convia: Evolución del tráfico mensual, años 2023 – 2024	15
Gráfico N° 4 Convia: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2024	15
Gráfico N° 5 Convia: Asistencias mecánicas, 2015 – 2024	17
Gráfico N° 6 Convia: Asistencias médicas, 2015 – 2024	17
Gráfico N° 7 Convia: Inversiones reconocidas, 2014 – 2024	20
Gráfico N° 8 Convia: Aportes por regulación 2015 – 2024	21
Gráfico N° 9 Convia: IMD Mensual, 2023 – 2024	22
Gráfico N° 10 Convia: Accidentes por cien mil vehículos y consecuencia*, 2015 – 2024	23
Gráfico N° 11 Convia: Daños personales por accidentes 2015 – 2024	24
Gráfico N° 12 Convia: Tipos de Accidente de Tránsito por consecuencias, 2024	24
Gráfico N° 13 Convia: Accidentes de tránsito por causa probable y consecuencias, 2024	25
Gráfico N° 14 Convia: Recaudación por cobro de peaje 2014-2024	26
Gráfico N° 15 Convia: Cofinanciamiento otorgado por el Estado PAMO, 2015-2024	27

FIGURAS

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



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

LONGITUDINAL DE LA SIERRA TRAMO 2: CIUDAD DE DIOS – CAJAMARCA – CHIPLE – CAJAMARCA – TRUJILLO – DV. CHILETE – EMP. PE3N



I. 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 Concesionario 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 sub tramos. 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 sub tramos Cochabamba – Cutervo y Cutervo – Chiple. Asimismo, tiene como obligación el Mantenimiento Periódico Inicial de los sub tramos: Cajamarca – Km 1269, Km 1269 -San Marcos, Huamachuco – Dv. Calacean, 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 2024, circularon por la vía concesionada 2,73 millones de unidades vehiculares, lo que representó un ascenso de 5,5 % con relación al año anterior¹.

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.



Del total de vehículos registrados cerca de 1 909 mil fueron vehículos ligeros (69,8 %) y 825,1 mil vehículos pesados (30,2 %). La estación de peaje con mayor nivel de tráfico fue la estación de Menocucho (Provincia de Trujillo), la cual registró 1 846 mil vehículos (67,5 % del total de la concesión), seguida por la estación Ciudad de Dios (Provincia de Pacasmayo) con una afluencia de 887 mil vehículos 32,5% del total de la concesión).

En 2024 el Concesionario no ejecutó obras; sin embargo, se encuentra en proceso de aprobación de diversos expedientes técnicos para la ejecución de obras con posterioridad. Por su parte, la inversión acumulada total asciende a USD 222,9 millones (incluido IGV), con lo cual representó un cumplimiento del 82,8 % de la inversión total comprometida, la cual se ha mantenido respecto a 2023 (USD 269,2 millones, incluido IGV).

Asimismo, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,3 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación (1 % de sus ingresos brutos), cifra 8,2 % inferior en relación con los aportes generados durante el año anterior (S/ 2,5 millones).

Para evaluar el desempeño operativo del Concesionario, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, accidentes y reclamos presentados durante 2024, así como penalidades aplicadas. Se observa que el número de accidentes se redujo en 3,4 %, al pasar de 791 en 2023 a 764 accidentes en 2024. En lo que respecta al número de heridos, este disminuyó en 10,8 % (de 586 a 523 personas heridas); de manera similar, el número de víctimas mortales disminuyó, pasando de 56 fallecidos en 2023 a 31 en 2024.

En cuanto a los reclamos, se presentaron 12 durante el 2024, cifra que representó el doble de reclamos presentados en el 2023. La mayoría de los reclamos presentados estuvieron relacionados con la calidad y prestación del servicio, así como por daños en perjuicio de los usuarios. Cabe señalar que aún no se realizan mediciones de los niveles de servicio globales pues que no se concluye la aceptación de las obras por parte del Concedente, estando en proceso arbitral al cierre de 2024.

Durante el 2024, el Ositrán ha aplicado penalidades al Concesionario por dos (2) incumplimientos por un monto total aproximado de S/ 4,5 millones, monto que constituyó el 83 % del total de penalidades aplicadas a Entidades Prestadoras

Con relación a los ingresos percibidos por el concesionario durante 2024, se observa que la recaudación por el cobro de peaje alcanzó un nivel de S/ 18,1 millones, cifra que representó un crecimiento del 50,3 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 12,1 millones).

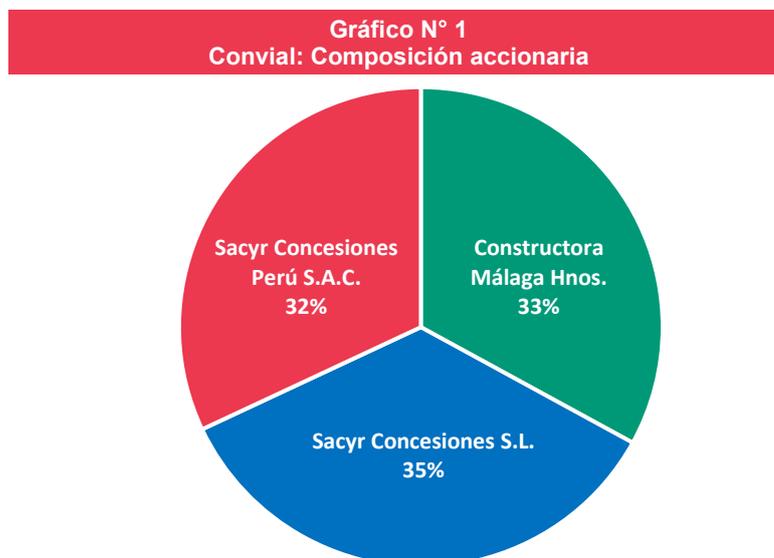
En 2024, el desempeño financiero del Concesionario evidenció una disminución de su utilidad bruta y operativa, afectada principalmente por menores ingresos financieros del Activo Financiero y una diferencia de cambio desfavorable, lo que derivó en una utilidad neta reducida de USD 2,1 millones. Esto se tradujo en un deterioro de sus indicadores de rentabilidad, con márgenes neto (4,3%), ROA (0,8%) y ROE (3,8%) más bajos, reflejando una menor eficiencia en la generación de ganancias sobre el capital invertido y los activos. En cuanto a liquidez, el ratio de liquidez absoluta mostró que el Concesionario cubre el 98% de su pasivo corriente con caja y bancos, sin alcanzar el nivel óptimo. Finalmente, los ratios de endeudamiento evidenciaron una leve menor dependencia del financiamiento de terceros respecto al año anterior.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA EMPRESA

II.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., Sacyr Concesiones S.A. y Sacyr Concesiones Perú S.A.C., quienes poseen el 33 %, 35 % y 32 % de las acciones, respectivamente (Ver Gráfico N° 1).



Fuente: Plan de Negocios Convia 2024.
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 3 800 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.

II.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 sub tramos, así como el mantenimiento periódico inicial (MPI) en 8 sub tramos y conservación rutinaria en 8 sub tramos. Adicionalmente 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 dos 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.: 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 269,2 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2024	USD 222,9 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 a 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 a su propuesta económica, una vez que haya recibido los sub tramos 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 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.



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 Sub Tramos respectivos de acuerdo al siguiente detalle (Ver Cuadro N° 2):

Cuadro N° 2		
Convial: Rehabilitación y Mejoramiento y Mantenimiento periódico inicial		
Actividad	Tramos	
Rehabilitación y Mejoramiento (90,09 km)	a)	Cochabamba – Cutervo (60,7 Km)
	b)	Cutervo – Chiple (29,4 Km)
Mantenimiento Periódico Inicial (460,5 km)	a)	Cajamarca – Km 1269
	b)	Km 1269 -San Marcos
	c)	Huamachuco – Dv. Callacuyan
	d)	Dv. Yanacocho-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.



II.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 2024.



II.4. Principales Activos de la Concesión

Infraestructura

16. La Concesión tiene una longitud de aproximada de 875,1 km de recorrido conformada por 18 sub tramos 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 suscribió las Actas de Toma de posesión de los subtramos 3, 4, 5, 9, 11, 13 y 14, a partir del cual el Concesionario realiza actividades de conservación en los sectores asfaltados.

Cuadro N° 3			
Convia: Descripción de la infraestructura – 2024			
	Sub Tramo	Longitud (km)	Estado
Rehabilitación y Mejoramiento		90,10	
Sub Tramo N° 1	Chiple — Cutervo	60,7	En avance al 80,92 % (a febrero 2025) y en obra adicional aprobada se tiene un 76,39 % de avance.
Sub Tramo N° 2	Cochabamba — Cutervo	29,4	
Mantenimiento Periódico Inicial		460,5	
Sub Tramo N° 6	Dv. Yanacocha — Cajamarca		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 7	Cajamarca — km 1269 *		No recibido, zona urbana
Sub Tramo N° 8	Km 1269 — San Marcos		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 12	Huamachuco — Dv. Callacuyán		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 15	Dv. Otuzco — Trujillo		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 16	Ciudad de Dios — Dv. Chilete		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 17	Dv. Chilete — Cajamarca		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 18	Dv. Chilete — Empalme PE3N		Recibido y en mantenimiento
Operación y Mantenimiento		324,5	
Sub Tramo N° 3	Cochabamba — Chota		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 4	Chota — Hualgayoc		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 5	Hualgayoc — Dv. Yanacocha		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 9	San Marcos — Cajabamba		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 10	Cajabamba — Sausacocha		Previsto de entrega
Sub Tramo N° 11	Sausacocha — Huamachuco		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo N° 13	Dv. Callacuyán — Shorey		Recibido y en mantenimiento
Sub Tramo 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 2025

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 ubica cerca del centro poblado de Menocucho al interior de la provincia de Trujillo a 40 minutos de la ciudad de Trujillo, y la segunda se ubica en el centro poblado Ciudad de Dios en la provincia de Guadalupe a 120 km al norte de la ciudad de Trujillo. Sin embargo, debe tenerse en consideración que contractualmente se tiene previsto la instalación y operación de 9 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.

II.5. Hechos de importancia

21. La Carretera Longitudinal de la Sierra tiene dos obras principales: Rehabilitación y Mejoramiento (90 km) y Mantenimiento Periódico Inicial (460 km). En el año 2024 no hubo inversiones en ninguna de las obras principales.
22. Sobre Rehabilitación y Mejoramiento – RyM (2 sub tramos), ejecutada parcialmente, se encuentra con Suspensión de Obligaciones desde Julio del año 2019 hasta el 31 de Marzo del año 2025, debido a la falta de entrega de áreas de la concesión. En tanto, respecto al Mantenimiento Periódico Inicial – MPI (8 sub tramos), ejecutada en siete (7) sub tramos, fueron rechazadas las intervenciones realizadas por parte del Concedente en 2019. Ante ello, el Concesionario recurrió al mecanismo de solución de controversias, obteniendo un laudo favorable emitido el 2 de abril de 2024, que ordena que el MTC acepte los trabajos del MPI a través del Comité de Aceptación.
23. Para la elaboración del expediente técnico y terminación del MPI en el sub tramo 07: Cajamarca – km 1269+000, el Concedente comunicó al Regulador el proyecto de “Acta de Acuerdos para la Suspensión de obligaciones contractuales en las zonas urbanas del MPI” y el “Acta de cierre de Trato Directo” (07.11.2024), relacionada a las Zonas Urbanas y sub tramo 07 mediante Oficio N° 4468-2024-MTC/19.02 (04.12.2024). Con la ejecución del MPI en el sub tramo 07, según contrato de concesión corresponderá emitir el último Hito de Inversiones.

III. 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, 2024

UNIDAD DE PEAJE	Tramo	Estado
Menocucho	Sub Tramo 16	En Operación
Ciudad de Dios	Sub Tramo 15	En Operación

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



26. De manera complementaria, el Concesionario está en la obligación de brindar el Servicio de traslado de vehículos averiados, así como atención de emergencia. Ambos servicios se prestan las 24 horas del día, durante los 365 días del año a usuarios cuyos vehículos sufran desperfectos mecánicos o accidentes de tránsito.
27. el servicio de asistencia telefónica las 24 horas del día, todos los días del año, así como servicio telefónico de comunicación en tiempo real con terminales ubicadas a lo largo de la vía (Sistema SOS). Asimismo, el Concesionario deberá proveer servicios higiénicos en cada estación de peaje a los usuarios de la vía.
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 1 000 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 sub tramos.
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.



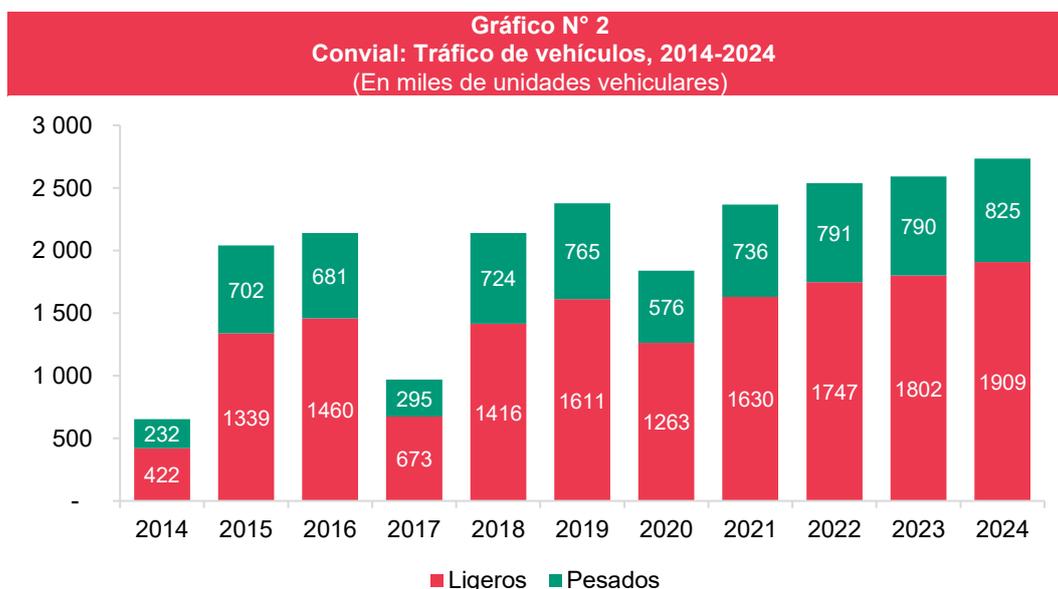
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

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)⁷.

IV.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 2024. Durante el año 2024, transitaron por la vía Longitudinal de la Sierra Tramo 2 un total de 2,73 millones de vehículos, lo cual representó una expansión de 5,5 % en relación con lo registrado el año anterior (2,59 millones). En particular, se aprecia un incremento del 5,9 % en el número de vehículos ligeros y de 4,4 % 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.

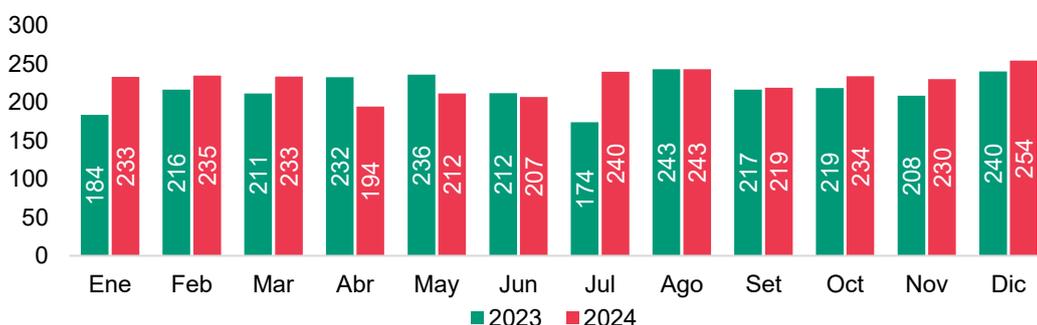
35. El Gráfico N° 3 muestra el tráfico mensual de vehículos durante 2023 y 2024, apreciándose que, en el último año, se presentó una expansión del tráfico en varios meses del 2024 en comparación con el 2023. Particularmente, la mayor variación respecto al 2023 se dio en el mes de julio (37,6 %). Así, durante todo el año, se experimentaron niveles superiores de tráfico, a excepción de abril (-16,5 %), mayo (-10,6 %) y junio (-2,4 %), con respecto al 2023.

⁷

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



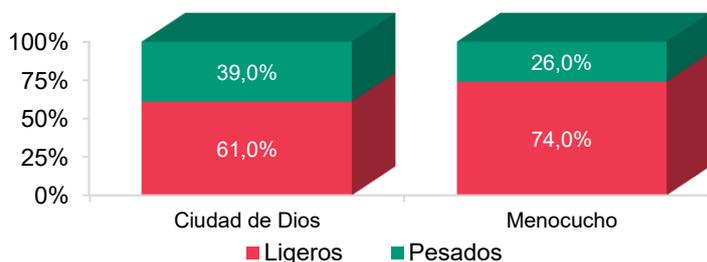
Gráfico N° 3
Convia: Evolución del tráfico mensual, años 2023 – 2024
 (En miles de unidades vehiculares)



Fuente: Convia 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 69,8 % del tráfico total en 2024. En tanto, los vehículos pesados representaron el 30,2 % del total de vehículos que transitaron por la vía. La participación mayoritaria de los vehículos ligeros se aprecia en las dos unidades de peaje operados por el concesionario, conforme se aprecia en el Gráfico N° 4.

Gráfico N° 4
Convia: Estructura del tráfico por estación de peaje y tipo de vehículo, 2024
 (En Porcentaje)



Fuente: Convia 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 2024 la estación de Menocucho recibió la mayor cantidad de vehículos ligeros con 1367 mil vehículos (71,9 % del tráfico total de vehículos ligeros) y 479 mil vehículos pesados que representaron el 58,1 % 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
Convia: Variación del tráfico por estación de peaje, 2023-2024
 (En miles de unidades vehiculares)

Estación de Peaje	2023	2024	Variación Anual
Vehículos ligeros	1802	1909	5,9%
Ciudad de Dios	557	542	-2,7%
Menocucho	1245	1367	9,8%
Vehículos Pesados	790	825	4,4%
Ciudad de Dios	345	346	0,3%
Menocucho	446	479	7,5%

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



Tráfico en ejes cobrables

38. En términos de ejes cobrables, durante 2024, los vehículos que circularon por la vía totalizaron 4834 miles de ejes, lo cual representó un incremento de 4,8 % respecto al año anterior. De dicho total, el 60,5 % 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 Ejes⁸ contribuyeron con la mayor cantidad de ejes cobrables entre los vehículos pesados con 1312 miles (27,1 % del total de ejes).

Cuadro N° 6								
ConviaL: Tráfico de vehículos por estación de peaje y por ejes, 2024								
(En miles de unidades vehiculares y ejes cobrables)								
Estación de peaje	Número de ejes por vehículo							TOTAL
	Ligeros	2	3	4	5	6	más de 6	
Unidades Vehiculares	1909	277	275	42	8	219	2,9	2734
Ciudad de Dios	542	63	73	10	7	191	2,4	887
Menocucho	1367	215	203	32	2	28	0,5	1846
Ejes Cobrables	1909	555	826	169	42	1312	20,9	4834
Ciudad de Dios	542	125	218	41	34	1146	17,0	2123
Menocucho	1367	429	608	128	8	166	3,8	2711

Fuente: ConviaL Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Cabe señalar que en las estaciones de peaje Ciudad de Dios y Menocucho se permite el pago de tarifa diferenciada a ciertos vehículos⁹, según la distancia recorrida. Así, en la estación de Ciudad de Dios, un total de 222 mil vehículos pagaron tarifas diferenciadas durante 2024, lo cual representó el 25,0 % de tráfico total en dicha estación; mientras que la estación de Menocucho. estos vehículos representaron el 11,4 % del tráfico total de la estación con 210 mil vehículos (Ver Cuadro N° 7).

Cuadro N° 7				
ConviaL: Vehículos que pagan una tarifa diferenciada, 2024				
(En miles de unidades vehiculares)				
ESTACIÓN DE PEAJE	SUJETOS A PAGO DE PEAJE		TOTAL	PARTICIPACIÓN
	Tarifa normal	Tarifa diferenciada		
Ciudad de Dios	666	222	887	25,0 %
Menocucho	1636	210	1846	11,4 %
Total	2302	432	2734	15,8 %

Fuente: ConviaL Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2 Servicios complementarios

40. Como se ha mencionado previamente, el concesionario brinda servicios complementarios (gratuitos) a los usuarios, como son la central de emergencias, asistencias mecánicas y asistencias médicas.
41. En el 2024, se registraron 4626 llamadas hacia la central de emergencias, lo que supone un 18,8 % menos que lo registrado en el año 2023. Con respecto al medio de comunicación, la

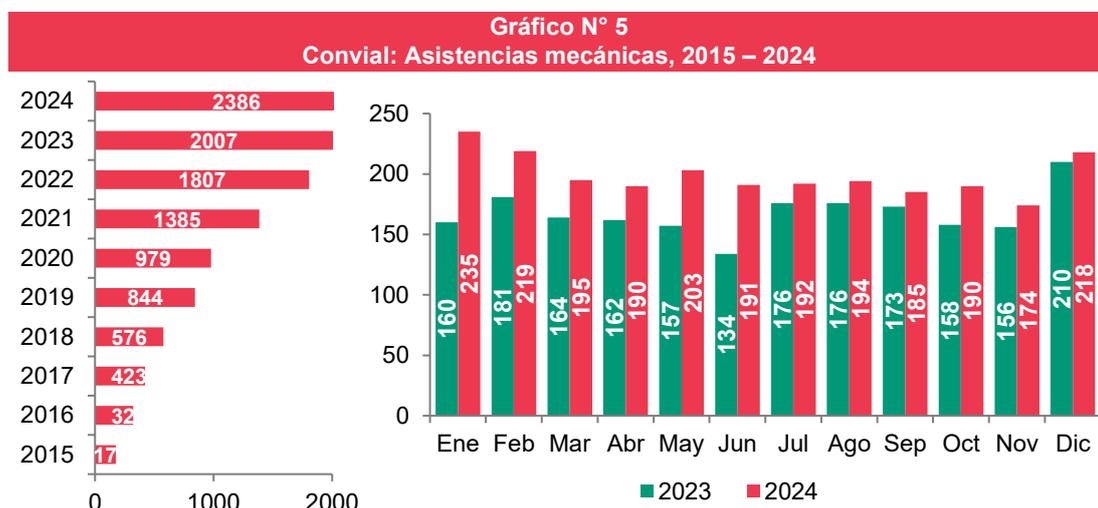
⁸ Son los vehículos denominados "Camión semiremolque" que transportan productos agroindustriales, containers, lácteos.

⁹ Para ello deben obtener una autorización del MTC. Estas autorizaciones se brindan por estaciones de Peaje. Durante el 2021, se tiene el registro de 345 vehículos autorizados que hicieron uso del beneficio, 216 vehículos autorizados para la Estación de Menocucho y 129 para la Estación de Ciudad de Dios.



mayoría de usuarios realizaron llamadas a través de sus teléfonos celulares (82,9% del total de llamadas), mientras que el 17,1% lo hizo a través de los postes SOS.

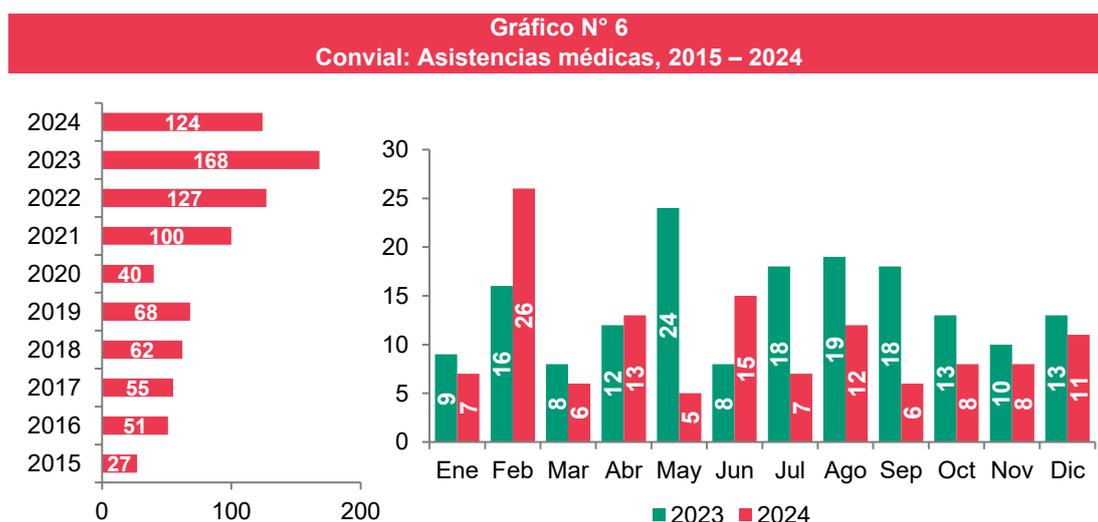
42. El número de asistencias mecánicas fue de 2386 durante el 2024, lo que representó un aumento de 18,9 % en relación con las asistencias efectuadas el año anterior, siendo el mayor nivel de asistencias mecánicas efectuadas desde el inicio de la Concesión. Como se aprecia en el Gráfico N° 5, la mayor cantidad de asistencias mecánicas de 2024 se produjo en enero, febrero y diciembre.



Fuente: Convia Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Por otra parte, el número de asistencias médicas fue de 124 atenciones durante el 2024, lo que representó una caída de 26,2 % en relación con las asistencias efectuadas el año anterior (168). Cabe señalar que las asistencias médicas comprenden el servicio de ambulancia para atención a heridos, así como del traslado hacia un centro hospitalario. De acuerdo con el Gráfico N° 6, la mayor cantidad de asistencias médicas se produjo en febrero y junio de dicho año.



Fuente: Convia Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



V. ESQUEMA TARIFARIO

44. 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.

45. 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).

46. Asimismo, el Contrato contempla que en la eventualidad de que dentro de un (01) 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 treinta (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.

47. 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 diez (10) céntimos de Sol inmediatamente superior. En caso la menor moneda fraccionaria que se encuentre vigente fuere mayor a los diez (10) céntimos de Nuevo Sol, se efectuará el redondeo en función de esta moneda.



48. El Cuadro N° 8 muestra las tarifas aplicadas durante 2024. Cabe señalar que las mismas no han tenido modificaciones desde inicios de la Concesión en el año 2014, toda vez que no se han aceptado todas las Obras por parte del Concedente (Ver Sección II.5 Hechos de Importancia), por lo cual están vigentes aun las tarifas de PROVIAS, como se aprecia a continuación:

Cuadro N° 8 Convial: Tarifas Vigentes, 2024 (En S/ por unidad vehicular y eje)			
Estación de Peaje: Ciudad de Dios y Menocucho			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Vehículos Ligeros	Por vehículo	7.50	8.80
Vehículos Pesados de 2 ejes	Por vehículo	13.00	15.30
Vehículos Pesados de 3 ejes	Por vehículo	19.50	23.00
Vehículos Pesados de 4 ejes	Por vehículo	26.00	30.60
Vehículos Pesados de 5 ejes	Por vehículo	32.50	38.30
Vehículos Pesados de 6 ejes	Por vehículo	39.00	46.00
Vehículos Pesados de 7 ejes	Por vehículo	45.50	53.60
Vehículos Pesados de 8 ejes	Por vehículo	52.00	61.30
Vehículos Pesados de 9 ejes	Por vehículo	58.50	69.00
Vehículos Pesados de 10 ejes	Por vehículo	65.00	76.70

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. 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.
50. 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 tres por ciento (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.
51. En el Cuadro N° 9 se muestran las tarifas diferenciadas vigentes durante 2024, las cuales han sido fijadas por el MTC.

Cuadro N° 9 Convial: Tarifas diferenciadas, 2024 (En S/ por unidad vehicular y eje)			
Estación de Peaje: Ciudad de Dios			
Concepto	Unidad de Cobro	Peaje	Tarifa
Tarifa Diferenciada 1	Por eje	1,00	1,10
Tarifa Diferenciada 2	Por eje	2,00	2,30
Tarifa Diferenciada 3	Por eje	3,00	3,50
Estación de Peaje: Menocucho			
Vehículos Ligeros Diferenciado 1	Por Vehículo	2,00	2,30
Vehículos Ligeros Diferenciado 2	Por Vehículo	3,00	3,50
Vehículos Ligeros Diferenciado 3	Por Vehículo	5,00	5,90
Vehículos Pesados Diferenciado 1	Por eje	4,00	4,70
Vehículos Pesados Diferenciado 2	Por eje	5,00	5,90
Vehículos Pesados Diferenciado 3	Por eje	9,00	10,60

Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

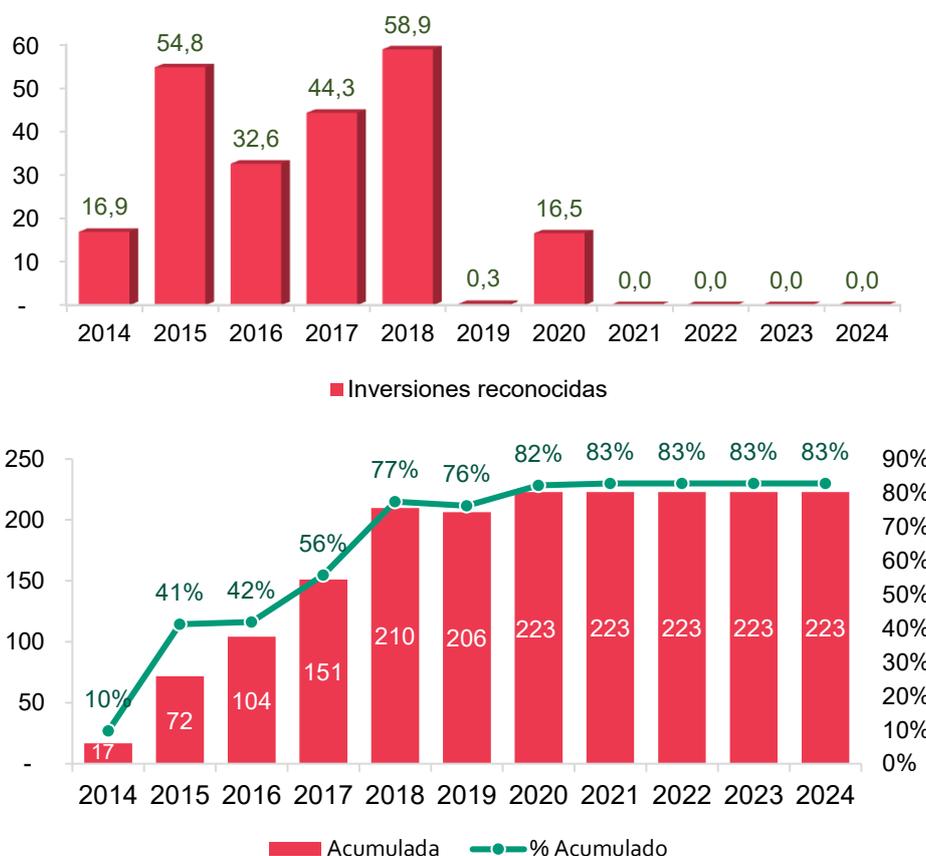


VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

VI.1. Inversiones

52. El Gráfico N° 7 muestra la evolución de las inversiones reconocidas desde el 2014 hasta el 2024. Como se aprecia, al 31 de diciembre del año 2024, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 222,9 millones (incluido IGV), lo que representa un avance de 82,8 % del total de la inversión comprometida (USD 269,2 millones, incluido IGV), la cual incluye la ejecución de las obras obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión, así como las obras adicionales¹⁰ y accesorias¹¹ (incluidas con posterioridad). Cabe mencionar que, durante 2024 se mantuvo el Compromiso de Inversión en USD 269,2 millones.

Gráfico N° 7
Convial: Inversiones reconocidas, 2014 – 2024
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Convial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Durante 2024, no se reconocieron inversiones. Sin embargo, cabe indicar que al cierre 2024 se encuentra en proceso de aceptación por parte del Concedente:

¹⁰ 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.

¹¹ 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.



- Expedientes de Solución Definitiva a sectores “Puntos Críticos y Puntos Vulnerables” ubicados en los sub tramos con Mantenimiento Periódico Inicial.
- Expedientes Técnicos de Medidas Definitivas que darán solución a las Emergencias Viales (producidas desde el 2015) de diversos sectores que se encuentran en los sub tramos de Rehabilitación y Mejoramiento y de Mantenimiento Periódico Inicial.

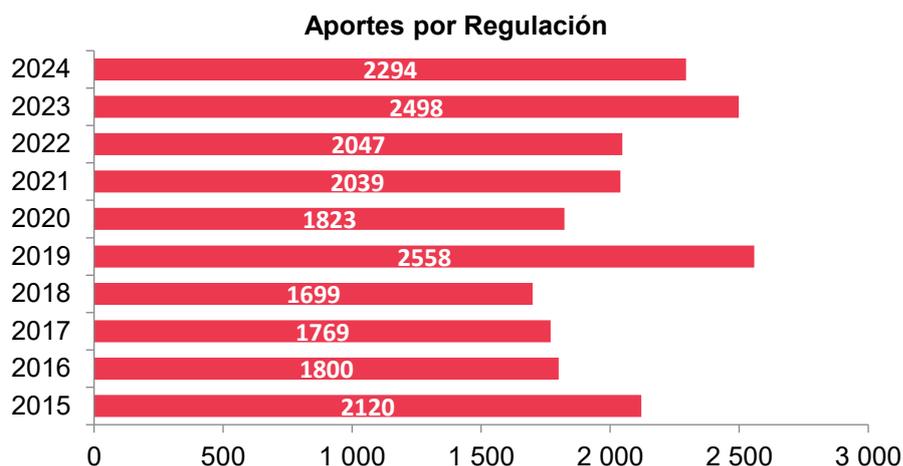
54. Como se mencionó previamente, se conserva el avance acumulado del 80,92 % en las obras de Rehabilitación y Mejoramiento y en obras adicionales aprobadas mediante Acta de Acuerdo se tiene el 76,39 % de avance acumulado. Por su parte, los trabajos de Mantenimiento Periódico Inicial – MPI, que se iniciaron el 09 de marzo del 2016 y que culminaron en el mes de abril del 2019, se encuentran bajo proceso de arbitraje para la aceptación por parte del Concedente. Independientemente de ello, el Concesionario continúa con las labores de Conservación.

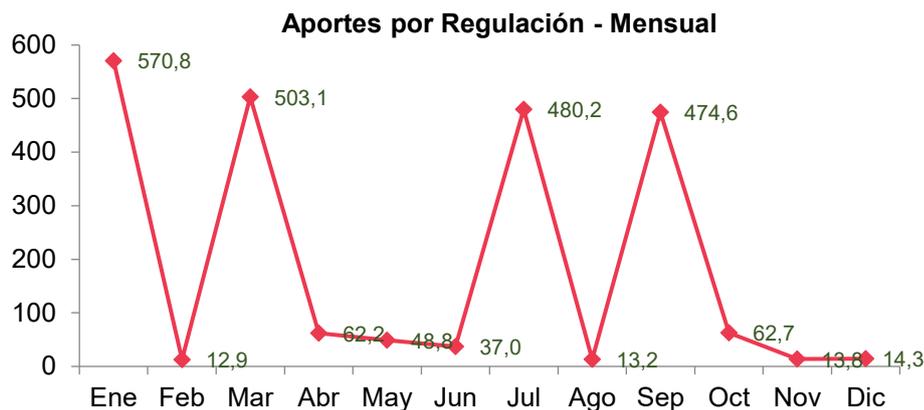
VI.2. Pagos al Estado

55. 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.

56. Durante el 2024, el pago por concepto de Aporte por Regulación ascendió a S/ 2,3 millones, monto que representó una caída de 8,2 % con relación a los aportes transferidos en el año anterior (S/ 2,5 millones). Conforme se aprecia en el Gráfico N° 8, 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° 8
Convia! Aportes por regulación 2015 – 2024
(Miles de Nuevos Soles)





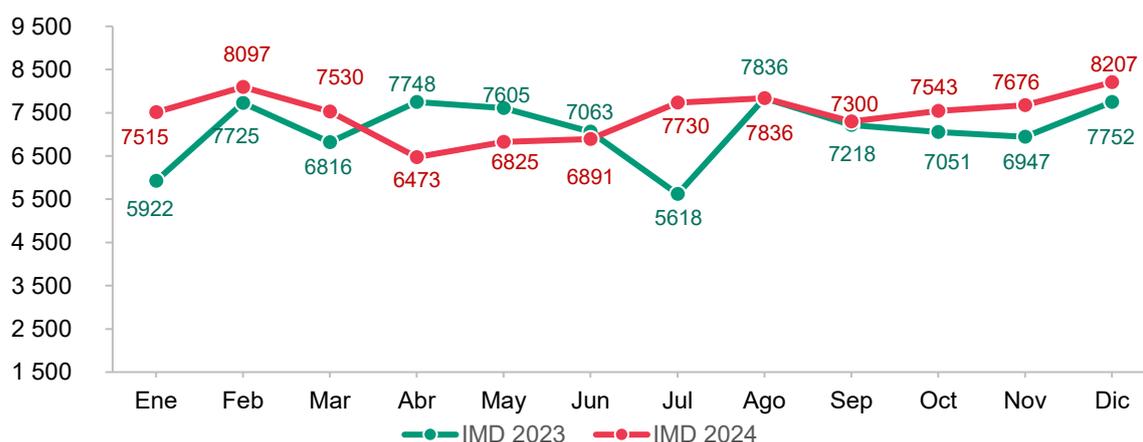
Fuente: Gerencia de Administración.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. DESEMPEÑO OPERATIVO

VII.1. Indicadores de Tráfico

57. El indicador de tráfico corresponde a la Intensidad Media Diaria (IMD)¹². La Intensidad Media Diaria (IMD) está referida al tránsito diario promedio de vehículos por las vías. Como se aprecia en el Gráfico N° 9, en 2024, el IMD anual resultó cerca de 7469 vehículos por día, lo que representó una expansión del 5,1 % a los 7108 vehículos registrados por día el año anterior. Durante el 2024, el IMD mostró niveles superiores respecto al 2023 en la mayoría de los meses.

Gráfico N° 9
Convial: IMD Mensual, 2023 – 2024
(En unidades vehiculares)



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

¹²

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:

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



VII.2. Accidentes

58. Como se observa en el Cuadro N° 10, durante el 2024, registraron 764 accidentes en total en la concesión, lo que representó una reducción de 3,4 % respecto a los accidentes registrados en el año 2023, pasando de 791 a 764 accidentes. Cabe mencionar que en 2024 el número de heridos fue inferior en un 10,8 % (de 586 a 523 heridos) y las víctimas mortales también se redujeron en comparación con lo registrado en 2023 (de 56 a 31 fallecidos).

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

Año	Tipo de accidente*			Consecuencias del Accidente		
	Tipo A	Tipo B	Tipo C	Ilesos	Heridos	Fallecidos
2014	1	2	0	3	4	0
2015	19	38	8	85	76	19
2016	24	64	5	236	122	6
2017	25	85	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

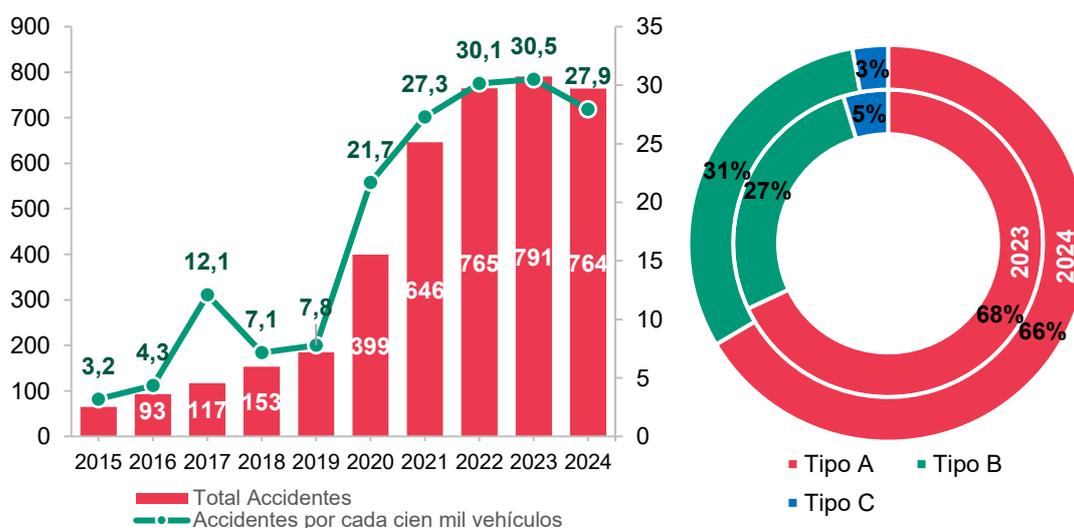
* Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos.

Fuente: ConviaL Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. El número de accidentes por cada cien mil vehículos en el 2024 fue de 27,9, nivel 8,4 % inferior que el experimentado el año anterior (30,5). Por otro lado, como se observa en el Gráfico N° 10, respecto al tipo de accidente, 22 de ellos implicaron víctimas mortales (Accidentes Tipo C, 3%), mientras que 234 accidentes reportaron heridos (Accidentes Tipo B, 31%).

Gráfico N° 10
ConviaL: Accidentes por cien mil vehículos y consecuencia*, 2015 – 2024



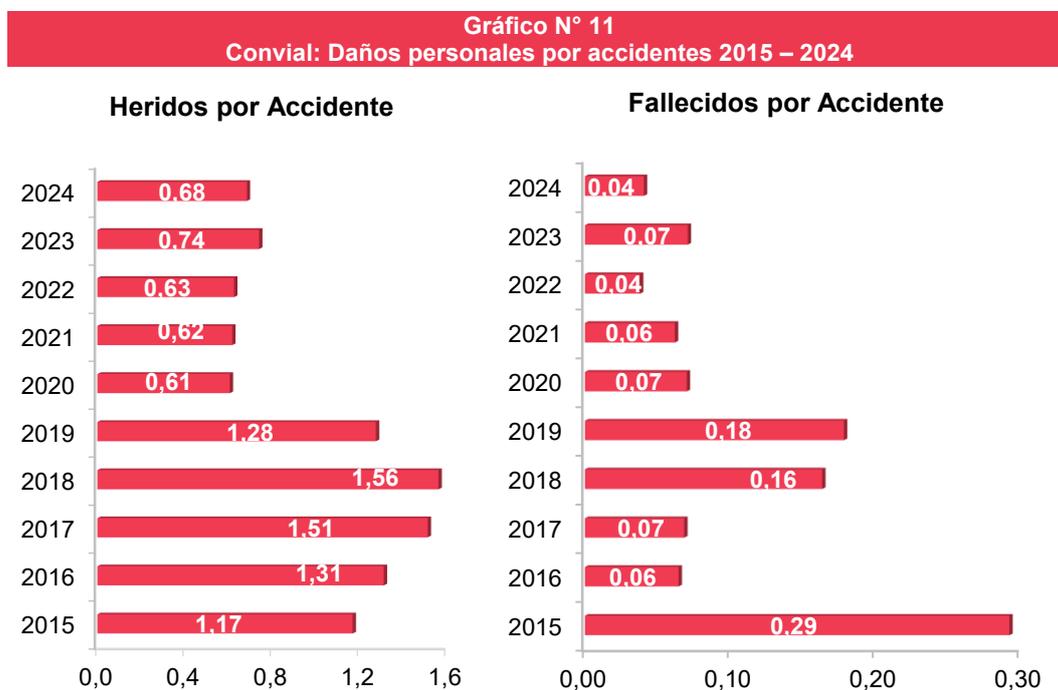
*/ Los accidentes tipo A sólo producen daños materiales (no muertos ni heridos), los accidentes tipo B producen daños materiales y heridos y los accidentes tipo C producen daños materiales, personales y fallecidos (son los más severos).

Fuente: ConviaL Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

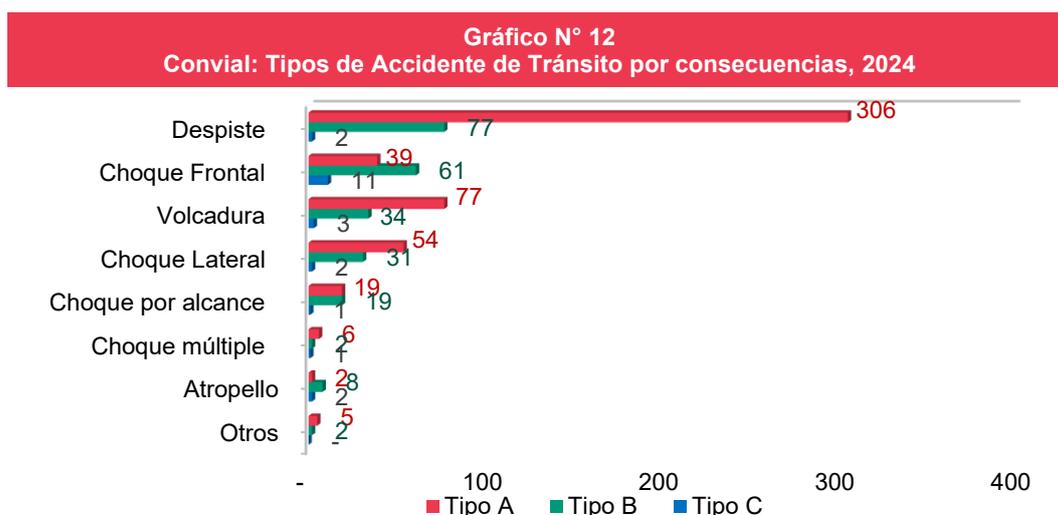


60. En 2024, el número de heridos por accidente se redujo en 7,6 %, pasando de 0,74 a 0,68 heridos por accidente. De igual manera, en dicho año, la cantidad de víctimas fatales por accidente se redujo en 42,7 %, pasando de 0,07 a 0,04. En el Gráfico N° 11 se presenta la evolución de dichos indicadores para el periodo 2015-2024.



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

61. En el 2024, el 50,4 % de los accidentes de tránsito estuvo asociado a despiste de vehículos, la mayoría de estos solo produjo daños materiales (79,5 %) y el 0,5 % causó pérdidas humanas. Asimismo, el 14,5 % de los mismos fue por choque frontal y el 14,9% por volcadura. Cabe mencionar que el 9,9% de los choques frontales implicó pérdidas humanas. El Gráfico N° 12 resume los tipos de accidentes por consecuencias sobre la vida humana.

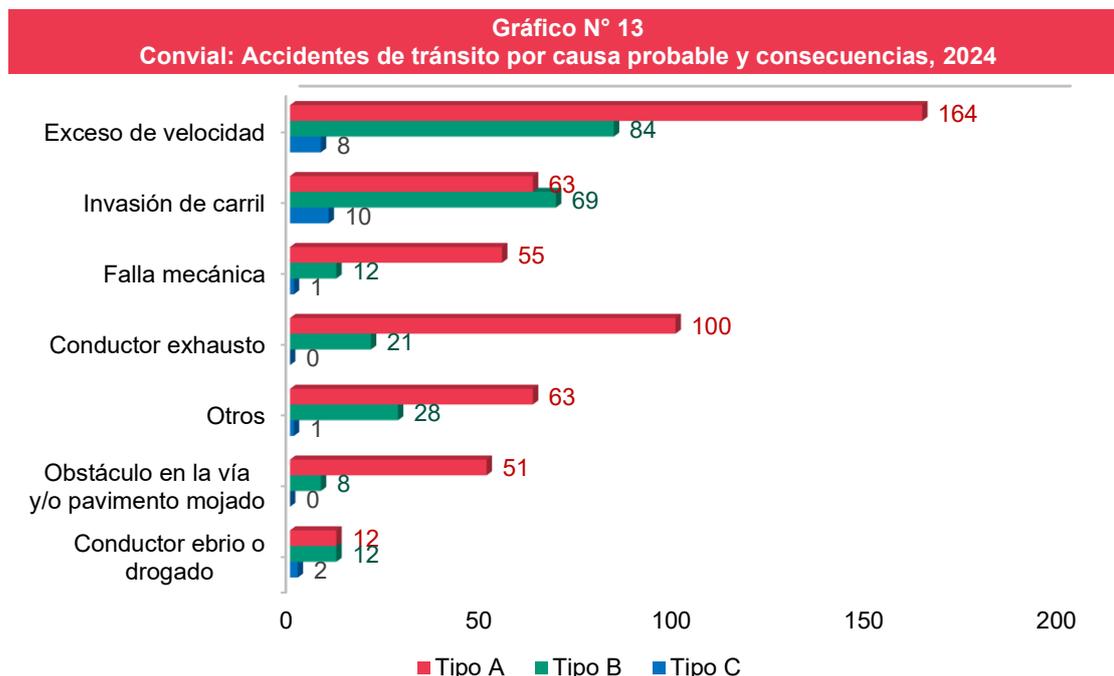


Fuente: ConviaL Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. En cuanto a las causas probables atribuidas a los accidentes, la principal causa fue el exceso de velocidad, que concentró el 33,5 % de los accidentes en 2024. Entre tanto, se atribuye el



18,6 % de los accidentes a la invasión de carril; el 8,9 % por fallas mecánicas; finalmente, el 15,8 % fue ocasionado por el cansancio de los conductores. El Gráfico N° 13 resume los tipos de accidentes ocurridos en 2024 según consecuencias acaecidas respecto a la vida humana.



Fuente: ConviaL Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.3. Reclamos

63. Durante 2024, se presentaron 12 reclamos que evidencian el nivel de disconformidad de parte de algunos usuarios por los servicios prestados por el concesionario, con relación a los reclamos presentados en 2023 (6 reclamos). Entre los motivos de los reclamos presentados están los concernientes a la calidad y oportuna prestación del servicio (2) y por el daño con perjuicio de los usuarios (3). El Cuadro N° 12 muestra los reclamos presentados ante el Concesionario en el presente año.

Cuadro N° 11
ConviaL: Motivo de reclamos por meses, 2024

Materia de Reclamo / Periodo	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total 2024
Calidad y oportuna prestación del servicio	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Otros	0	1	0	0	1	0	2	1	0	0	1	1	7

Fuente: ConviaL Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.4. Penalidades, infracciones y sanciones

64. 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.



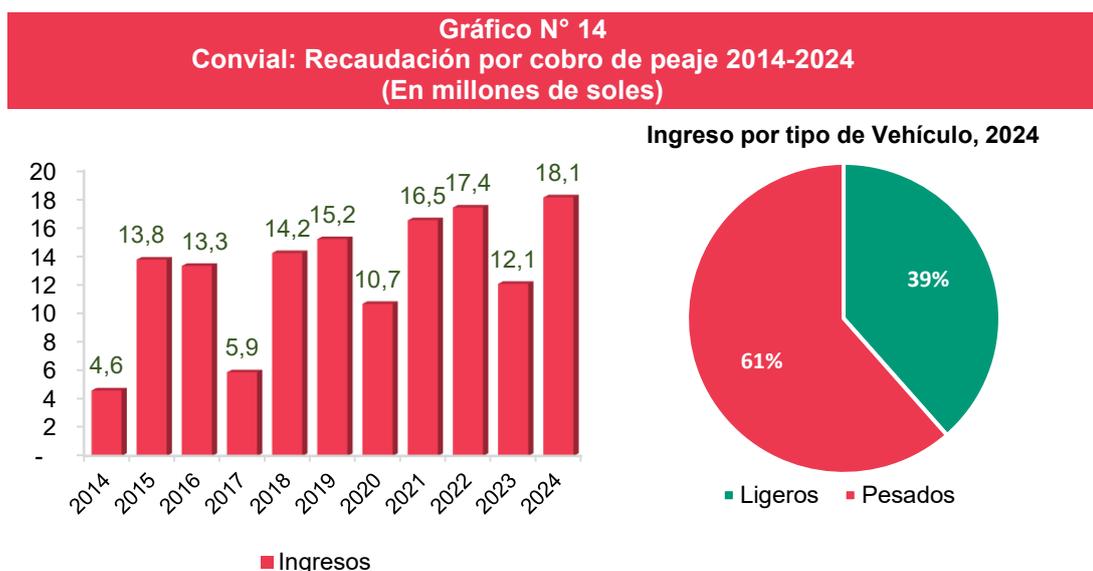
65. Sobre el particular, durante el 2024, el Ositrán ha aplicado penalidades al Concesionario por dos (2) incumplimientos por un monto total aproximado de S/ 4,5 millones, monto que constituyó el 83 % del total de penalidades aplicadas a Entidades Prestadoras por parte del Ositrán en dicho año. El detalle de las penalidades se puede apreciar en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 12 Convial: Penalidades, 2024		
Fecha de notificación	Incumplimiento	Cláusula contractual incumplida
21/08/2024	Incumplimiento de la empresa Concesionaria Vial Sierra Norte S.A, por el atraso en el término de la ejecución del Mantenimiento Periódico Inicial (MPI) en el plazo establecido, conforme lo previsto en la cláusula 6.10 del Contrato de Concesión.	Cláusula 6.10 del Contrato de Concesión
30/10/2024	Incumplimiento de la cláusula décima del Acta de Acuerdo para la Ejecución de Obras Adicionales en el marco de los trabajos de Rehabilitación y Mejoramiento (subtramos Chiple- Cutervo y Cutervo – Cochabamba), suscrita el 17 de mayo de 2017, y la cláusula 11.5 del Contrato de Concesión, por parte de la Concesionaria Vial Sierra Norte S.A., respecto de la renovación de la garantía de fiel cumplimiento de ejecución de obras adicionales de Rehabilitación y Mantenimiento.	Cláusula 11.5 del Contrato de Concesión y Cláusula 10.2 del Acta de Acuerdo para la ejecución de obras adicionales

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

VIII. INDICADORES COMERCIALES

66. La recaudación por el cobro de peaje ascendió a S/ 18,1 millones durante 2024, lo que representó un incremento del 50,3 % en relación con el monto recaudado el año anterior (S/ 12,1 millones). Cabe señalar que, el 61,5 % de los ingresos recaudados proceden del cobro efectuado a vehículos pesados (S/ 11,1 millones). Entre el 2014 y 2024, los ingresos acumulados por recaudación de peaje de la concesión ascendieron a S/ 141,7 millones (Ver Gráfico N° 14).



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



67. A partir de la información disponible del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)¹³, en el siguiente gráfico se muestra la evolución del PAMO devengado por el Concedente (a través de PROVIAS Nacional) al Concesionario¹⁴. Durante 2024, se registró un PAMO de S/ 280 millones, monto 55,1 % superior al PAMO del 2023. De manera acumulada, al cierre de 2024, el monto total devengado por el Concedente desde el 2015 por concepto de PAMO ascendió a S/ 1645,7 millones.



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

IX. ANÁLISIS FINANCIERO

IX.1 Estados financieros

- **Estado de Resultados integrales**

68. Los ingresos que obtiene el Concesionario provienen de tres fuentes: ingresos por trabajos (conformado por los servicios de rehabilitación y mejoramiento, servicios de mantenimiento periódico inicial y servicios de operación y mantenimiento), 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 RPM, MPI y OyM) y otros ingresos (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).
69. Durante el año 2024, el Concesionario registró ingresos por un monto de USD 50,2 millones, lo cual representó un incremento de USD 4,2 millones (9,0%) con relación a los ingresos registrados el año anterior, cuya cifra ascendió a USD 46,0 millones. Este aumento se explica principalmente por el crecimiento de USD 4,8 millones (15,0%) en la partida Trabajos por el activo financiero, que pasó de USD 31,7 millones en 2023 a USD 36,5 millones en 2024. Asimismo, se observó un incremento en la cuenta Otros ingresos¹⁵, que aumentó en USD 0,4 millones (12,7%), al pasar de USD 3,3 millones a USD 3,8 millones. Estos incrementos compensaron la disminución de USD 1,0 millón (-9,4%) en los Ingresos financieros por el activo financiero, que descendieron de USD 11,0 millones en 2023 a USD 9,9 millones en 2024.

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

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

¹⁵ Corresponde a Emergencias viales (-1089 miles de USD) y Recupero de procesos ante la Administración Tributaria (-2 850 miles de USD)



70. En el ejercicio 2024, los ingresos por servicios de operación ascendieron a USD 36,5 millones, representando el 72,7% de los ingresos totales; los ingresos financieros por el activo financiero fueron de USD 9,9 millones, lo que representó el 19,8% de los ingresos totales; y los otros ingresos alcanzaron los USD 3,8 millones, representando el 7,5% del total de ingresos.
71. De otro lado, los costos por servicio de operación ascendieron a USD 32,3 millones en el 2024, representando el 64,3% de los ingresos totales y significando un incremento de 16,0% respecto al año 2023. Cabe indicar que este rubro se refiere a los costos de los servicios para la operación y mantenimiento rutinario por niveles de servicio, gestión y recaudación de peajes y servicios de emergencia vial, vigilancia y asistencia al usuario de la concesión.
72. En atención a los ingresos y costos indicados, la utilidad bruta en el ejercicio 2024 alcanzó los USD 14,7 millones, representando el 29,3% de los ingresos totales, lo que significó una disminución de USD 0,4 millones (-2,6%) respecto al ejercicio 2023, cuando esta fue de USD 15,1 millones. Asimismo, considerando que la partida Otros Gastos se incrementó en USD 1,6 millones (un aumento de 687%), la utilidad operativa en el ejercicio 2024 se redujo a USD 12,2 millones, lo que significó una caída de USD 2 millones (-14,2%) respecto al ejercicio 2023, en el que esta fue de USD 14,2 millones.
73. En lo que respecta a la partida correspondiente a ingresos financieros, su monto alcanza los USD 5,8 millones (básicamente referido a los intereses que les genera los préstamos a partes relacionadas), los cuales representan el 11,5% de los ingresos totales. Asimismo, los gastos financieros descendieron a USD 12,5 millones, lo que representó el 24,8% de los ingresos totales y significó una caída de 7,0% respecto al ejercicio 2023; por otro lado, la diferencia de cambio en el ejercicio 2024 fue desfavorable a la empresa en USD 0,4 millones; con lo cual finalmente la utilidad neta en el ejercicio 2024 fue de USD 2,1 millones, cifra considerablemente inferior en 52,8% respecto a lo reportado en el 2023 (USD 4,5 millones).

Cuadro N° 13
Estado de Resultados Integrales, 2024 - 2023
(En miles de USD)

	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Ingresos por servicios de operación	36 475	31 715	72.7%	68.9%	15.0%
Ingresos financieros por el activo financiero	9 936	10 962	19.8%	23.8%	-9.4%
Otros ingresos	3 772	3 346	7.5%	7.3%	12.7%
Ingresos	50 183	46 023	100.0%	100.0%	9.0%
Costos por servicio de operación	(32 292)	(27 835)	-64.3%	-60.5%	16.0%
Otros costos operativos	(3 169)	(3 069)	-6.3%	-6.7%	3.3%
Utilidad bruta	14 722	15 119	29.3%	32.9%	-2.6%
Contribuciones al Estado	(744)	(703)	-1.5%	-1.5%	5.8%
Otros gastos, neto	(1 810)	(230)	-3.6%	-0.5%	687.0%
Utilidad operativa	12 168	14 186	24.2%	30.8%	-14.2%
Ingresos financieros	5 750	5 614	11.5%	12.2%	2.4%
Gastos financieros	(12 447)	(13 390)	-24.8%	-29.1%	-7.0%
Diferencia en cambio, neta	(390)	603	-0.8%	1.3%	-164.7%
Resultado antes del impuesto a la ganancia	5 081	7 013	10.1%	15.2%	-27.5%
Impuesto a la renta	(2 944)	(2 489)	-5.9%	-5.4%	18.3%
Ganancia (pérdida) neta del año	2 137	4 524	4.3%	9.8%	-52.8%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024– Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



74. En lo que respecta al EBITDA¹⁶, este descendió a USD 14,3 millones en el ejercicio 2024, representando una caída de USD 0,4 millones (-3,0%) respecto al ejercicio 2023, lo cual está asociado básicamente a la disminución de USD 0,4 millones en la utilidad operativa, la cual representó en el 2024 el 97,6% del EBITDA, evidenciándose una contracción respecto al ejercicio 2023.

Cuadro N° 14					
EBITDA, 2024 - 2023					
(En miles de USD)					
	2024	2023	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL
			2024	2023	2024 / 2023
Utilidad Operativa	13 978	14 416	97,6%	97,7%	-3,0%
Depreciación y amortización	342	346	2,4%	2,3%	-1,2%
EBITDA	14 320	14 762	100,0%	100,0%	-3,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024– Concesionaria Vial Sierra Norte S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

• Estado de Situación Financiera

75. El Activo Total de la empresa asciende a USD 276,8 millones en 2024 y representa una disminución de USD 17,4 millones (5,9%) respecto al ejercicio 2023. De manera desagregada, el activo corriente representa el 31,1% del activo total, mientras que el activo no corriente representa el restante 68,9%.
76. En el ejercicio 2024, el activo corriente descendió a USD 86,1 millones, significando una reducción de USD 23,6 millones (-21,6%) respecto al ejercicio 2023, explicado principalmente por una disminución de USD 15,8 millones (99,9%) de las cuentas por cobrar comerciales, referidos específicamente a la inexistencia de montos por cobrar en el pago anual por mantenimiento y operación y emergencias viales.
77. En el ejercicio 2024, el activo no corriente superó los USD 190,8 millones, lo que implicó un incremento de USD 6,2 millones (3,4%) respecto al ejercicio 2023, debido principalmente al aumento de USD 13,5 millones (27,9%) en "Otras cuentas por cobrar".
78. El pasivo total se registra en USD 221,3 millones y representa el 79,9% del activo total en el ejercicio 2024, lo cual significa una disminución de USD 15,6 millones (-6,6%) respecto al ejercicio 2023, en línea con la reducción de USD 14,4 millones (-6,8%) del pasivo no corriente.
79. En el ejercicio 2024, el pasivo corriente asciende a USD 22,8 millones, representando el 8,2% del activo total, lo cual significa una disminución de USD 1,2 millones (-4,8%) respecto al pasivo corriente del ejercicio 2023, como resultado de la reducción de USD 2,1 millones (-34,7%) en las cuentas por pagar a partes relacionadas y de la expansión de USD 0,8 millones (4,7%) en otras cuentas por pagar.
80. En el ejercicio 2024, el pasivo no corriente asciende a USD 198,4 millones, representando el 71,7% del activo total, lo que significa una reducción de USD 14,4 millones (-6,8%) respecto al pasivo no corriente del ejercicio 2023. Esta reducción se explica principalmente por una contracción de USD 17,4 millones (-8,6%) en las otras cuentas por pagar y por un incremento de USD 3,0 millones (29,6%) en los pasivos por impuesto a las ganancias diferido, que compensó parcialmente la caída.
81. La cuenta de Patrimonio Neto en el ejercicio 2024 asciende a USD 55,6 millones y representa el 20,1% del Activo Total. Su principal cuenta es la de Capital Social, la cual representa el 18,5% del Activo Total. La cuenta de Patrimonio Neto se redujo en el ejercicio 2024 en USD 1,8 millones (-3,2%) respecto al ejercicio 2023, siendo el principal componente que explica dicha reducción la cuenta de resultados acumulados, que pasó de un saldo de USD 4,4 millones en 2023 a USD 2,1 millones en 2024, registrando así una caída de USD 2,3 millones.

¹⁶ 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° 15
Estado de situación Financiera, 2024 – 2023
 (En miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2024	2023		2024	2023
ACTIVO CORRIENTE	86 069	109 704	PASIVO CORRIENTE	22 835	23 991
Efectivo y equivalente de efectivo	22 394	24 769	Cuentas por pagar comerciales	191	65
Cuentas por cobrar comerciales	7	15 861	Cuentas por pagar a partes relacionadas	3 995	6 122
Otras cuentas por cobrar	7 916	11 348	Otras cuentas por pagar	18 649	17 804
Derecho de cobro-Activo financiero	55 211	57 422			
Gastos contratados por anticipado	541	304			
			PASIVO NO CORRIENTE	198 429	212 878
ACTIVO NO CORRIENTE	190 765	184 550	Otras cuentas por pagar	185 525	202 919
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	77 309	78 329	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	12 904	9 959
Otras cuentas por cobrar	62 928	49 205			
Derecho de cobro-Activo financiero	47 639	53 578	TOTAL PASIVO	221 264	236 869
Gastos contratados por anticipado	2 759	3 345			
Mobiliario y maquinaria	130	93	PATRIMONIO NETO	55 570	57 385
			Capital social	51 300	51 300
			Reserva legal	2 133	1 693
			Resultados acumulados	2 137	4 392
TOTAL ACTIVO	276 834	294 254	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	276 834	294 254

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

Cuadro N° 16
Estado de situación Financiera, 2024 – 2023
 (En porcentaje)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2024	2023	2024 / 2023		2024	2023	2024 / 2023
ACTIVO CORRIENTE	31.1%	37.3%	-21.5%	PASIVO CORRIENTE	8.2%	8.2%	-4.8%
Efectivo y equivalente de efectivo	8.1%	8.4%	-9.6%	Cuentas por pagar comerciales	0.1%	0.0%	193.8%
Cuentas por cobrar comerciales	0.0%	5.4%	-100.0%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	1.4%	2.1%	-34.7%
Otras cuentas por cobrar	2.9%	3.9%	-30.2%	Otras cuentas por pagar	6.7%	6.1%	4.7%
Derecho de cobro-Activo financiero	19.9%	19.5%	-3.9%				
Gastos contratados por anticipado	0.2%	0.1%	78.0%				
				PASIVO NO CORRIENTE	71.7%	72.3%	-6.8%
ACTIVO NO CORRIENTE	68.9%	62.7%	3.4%	Otras cuentas por pagar	67.0%	69.0%	-8.6%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	27.9%	26.6%	-1.3%	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	4.7%	3.4%	29.6%
Otras cuentas por cobrar	22.7%	16.7%	27.9%				
Derecho de cobro-Activo financiero	17.2%	18.2%	-11.1%	TOTAL PASIVO	79.9%	80.5%	-6.6%
Gastos contratados por anticipado	1.0%	1.1%	-17.5%				
Mobiliario y maquinaria	0.0%	0.0%	39.8%	PATRIMONIO NETO	20.1%	19.5%	-3.2%
				Capital social	18.5%	17.4%	0.0%
				Reserva legal	0.8%	0.6%	26.0%
				Resultados acumulados	0.8%	1.5%	-51.3%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	-5.9%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	-5.9%

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



IX.2 Indicadores Financieros

• **Ratios de Liquidez**

82. En los ejercicios 2024 y 2023, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con las ratios de liquidez clásica y prueba ácida, lo cual refleja que la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente).
83. Ahora bien, la disminución del valor del activo en el año 2024 contribuyó a la reducción de los indicadores de Liquidez clásica¹⁷ y Prueba ácida¹⁸, empeorando la cobertura del Concesionario frente a sus acreedores.
84. En tanto, la ratio de Liquidez absoluta¹⁹ o también llamado ratio de prueba defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de las ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2024, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta USD 0,98 por cada sol de deuda, ratio inferior al del año 2023 que alcanzó los US\$ 1,03.

Cuadro N° 17 Ratio de liquidez, 2024-2023		
Ratios	2024	2023
Liquidez clásica	3.77	4.57
Prueba ácida	1.33	2.17
Liquidez absoluta	0.98	1.03

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

• **Ratios de Endeudamiento Financiero**

85. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan una ligera menor dependencia de la empresa al financiamiento de terceros en comparación con el año anterior, al experimentar una reducción en los distintos indicadores, como se aprecia en el cuadro que se presenta líneas abajo, lo cual también se explica por la disminución de las obligaciones que contrajo la empresa durante el año 2024.
86. El ratio Deuda - Patrimonio²⁰ indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 398,2% de los recursos propios (en el año 2023, este valor era de 412,8%), lo cual se explica principalmente por la reducción del endeudamiento financiero en mayor proporción que el patrimonio neto.
87. Asimismo, el ratio Endeudamiento del Activo²¹ en el año 2024 indica que de todas las inversiones del Concesionario (activo total), un 79,9% se financia a través de terceros; mientras que en el año 2023 dicha dependencia fue de 80,5%.
88. Respecto al ratio Calidad de la deuda²², el mismo indica que las obligaciones de largo plazo aun aumentado levemente, ya que para el año 2023 el pasivo corriente representaba el 10,1% del pasivo total, mientras que para el año 2024 tuvo una participación de 10,3%.

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

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

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

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

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

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



89. Finalmente, el Índice de solvencia²³ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones, presenta un valor mayor al año 2023, pasando de 1,24 a 1,25 veces en el año 2024. Cuanto más alto es este indicador mayor es el nivel de solvencia de la empresa por lo que se denota que del 2023 al 2024 aumentó el nivel de solvencia de la empresa.

Cuadro N° 18 Ratios de Endeudamiento financiero, 2024-2023		
Ratios	2024	2023
Deuda - Patrimonio	398.2%	412.8%
Endeudamiento del Activo	79.9%	80.5%
Calidad de la Deuda	10.3%	10.1%
Índice de Solvencia	1.25	1.24

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

- **Ratios de rentabilidad**

90. Estos ratios miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión en relación con la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto²⁴ disminuyó al pasar de 32,9% a 29,3% entre los años 2023 y 2024. Asimismo, se observa una caída del Margen operativo²⁵ al pasar de 30,8% a 24,2%.
91. A su vez, en el año 2024, el Margen EBITDA²⁶, que refleja la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, es decir, que los ingresos producidos puedan cubrir los gastos incurridos, decayó su capacidad de cobertura, al pasar de 46,5% a 39,3%. En ese contexto, en el año 2024, el Margen neto²⁷ decreció registrando menores resultados, pues pasó de 9,8% a 4,3%.
92. Por el contrario, las menores ganancias experimentadas por la empresa a nivel de utilidad neta en 2024 explican los valores inferiores obtenidos en los ratios margen neto, ROE y ROA en 2024, reflejando la reducción de la rentabilidad sobre capital aportado por los socios o ROE²⁸ y las ganancias sobre el capital total invertido en 2024.

Cuadro N° 19 Ratios de Rentabilidad, 2024-2023		
Ratios	2024	2023
Margen Bruto	29.3%	32.9%
Margen Operativo	24.2%	30.8%
Margen EBITDA	34.3%	45.8%
Margen Neto	4.3%	9.8%
ROE	3.8%	7.9%
ROA	0.8%	1.5%

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

²³ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total.

²⁴ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

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

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

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



X. CONCLUSIONES

93. 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 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) Se registró un tráfico vehicular de 2,73 millones de vehículos, lo que representa un importante crecimiento de 5,5 % con relación al año anterior.
- (ii) Del total de vehículos que transitaron por la vía en 2024, la mayoría de ellos (69,8 %) fueron vehículos ligeros; mientras que, los vehículos pesados representaron el 30,2 %. En relación con el número de ejes cobrables, el tráfico vehicular alcanzó un nivel de 4,8 millones de ejes, lo cual representó un incremento de 4,8 % respecto al año anterior.
- (iii) Con relación a la demanda de los servicios complementarios brindados por el concesionario, se realizaron 4626 llamadas hacia la central de emergencias, se registraron 124 asistencias médicas y 2386 asistencias mecánicas.
- (iv) Al cierre de 2024, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario ascendió a USD 222,9 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 2024, el Concesionario transfirió un monto total de S/ 2,3 millones al Ositrán por concepto de aporte por regulación, cifra que representó una reducción del 8,2 % en relación a los montos aportados durante el 2023 (S/ 2,5 millones).
- (vi) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - El número de accidentes fue menor a lo registrado en 2023, al pasar de 791 a 764; registrándose un menor número de fallecidos (25 decesos menos que en 2023), de manera similar, el número de heridos disminuyó, pasando de 586 en 2023 a 523 en 2024. Por otra parte, la mayor cantidad de accidentes reportados son despistes (50,4 %). En tanto, que la principal causa de los accidentes es el exceso de velocidad (33,5 %)
 - Se recibieron 12 reclamos durante el 2024, de los cuales el 41,7 % de ellos estuvieron relacionados a la calidad y oportuna prestación del servicio y daños en perjuicio de usuarios.
 - El Ositrán ha aplicado penalidades al Concesionario por dos (2) incumplimientos por un monto total aproximado de S/ 4,5 millones, monto que constituyó el 83 % del total de penalidades aplicadas a las Entidades Prestadoras.
- (vii) Los ingresos totales por concepto de cobro de peaje ascendieron a S/ 18,1 millones en el 2024, nivel superior en 50,3 % de lo recaudado en 2023. Cabe señalar que, el 61,5 % de los ingresos recaudados proceden del cobro efectuado a vehículos pesados (S/ 11,1 millones).
- (viii) Por su parte, el cofinanciamiento devengado por el Concedente por concepto de PAMO en 2024 fue de S/ 280 millones, lo que representó un incremento del 55,1 % con relación al año anterior.
- (ix) En cuanto al desempeño financiero del Concesionario en 2024, la empresa disminuyó su utilidad a nivel bruto y operativo, debido a los menores ingresos financieros por el Activo Financiero. Por otro lado, la diferencia de cambio en el ejercicio 2024 fue desfavorable a la empresa, lo que generó que la empresa registre menores utilidades netas (USD 2,1 millones). Dicha situación se ve reflejada en un deterioro de los



indicadores de rentabilidad del Margen neto (4,3%), ROA (0,8%) y ROE (3,8%), que presentaron valores reducidos en 2024. De esta manera, se redujo la eficacia de la empresa en la generación de ganancias respecto al capital invertido y al total de activos de la empresa en el ejercicio 2024.

- (x) Finalmente, respecto a los indicadores de liquidez, el ratio de liquidez absoluta muestra que el Concesionario no cuenta completamente con saldo de caja y bancos para cubrir el pasivo corriente, encontrándose en capacidad de cubrir el 98% de su deuda con sus activos más líquidos. Por su parte, los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 reflejan una leve menor dependencia de la empresa al financiamiento de terceros en comparación con el año anterior.



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"> ▪ US\$ 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 US\$ 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">- US\$ 15 700 000,00 como Garantía de Fiel Cumplimiento de Ejecución de Rehabilitación y Mejoramiento.- US\$ 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">- US\$ 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 US\$ 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 sub tramos 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 US\$ 30 376 853,41.	Anexo XI Apéndice 6 Acta de apertura de sobre N° 3.



Concesión: Longitudinal de la Sierra Tramo 2

N°	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 US\$ 21 383 278,99. 	<p>Anexo XI Apéndice 8</p> <p>Acta de apertura de sobre N° 3.</p>
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. 	<p>Anexo XI Apéndice 3</p>
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. 	<p>Cláusula 10.5.-10.6. (p. 69)</p>
18	Pólizas de seguros	<p>Durante la vigencia de la Concesión, se deberá contar con los siguientes seguros:</p> <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. 	<p>Cláusula 12.3. (p. 78-79)</p>
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. 	<p>Cláusula 8.10. (p. 60)</p>
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. 	<p>Anexo I Apéndice 2</p>



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 sub tramos 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:	2014-2024

a) Tráfico												
	UNIDAD	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
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
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
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
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
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
Ligeros	Vehículos	137 780	458 224	484 428	98 336	467 098	532 888	355 130	437 426	466 664	556 584	541 740
Pesados	Vehículos	109 110	320 354	279 874	67 534	311 518	320 546	245 482	313 962	324 452	344 500	345 662
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
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
Pesados	Vehículos	122 654	381 360	401 354	229 824	412 644	444 870	330 460	422 442	466 448	445 932	479 394
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
Ligeros	Ejes	137 780	458 224	484 428	98 336	464 098	532 888	355 130	437 426	466 664	556 584	541 740
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
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
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
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



INDICADORES ANUALES: CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA - TRAMO 2

Concesionario:		CONVIAL SIERRA NORTE S.A.										
Modalidad:		COFINANCIADA										
Periodo:		2014-2024										
	UNIDAD	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
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
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
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
c) Accidentes												
Accidentes	unidades	3	70	95	118	153	185	399	646	765	791	764
Heridos	Personas	4	87	122	177	239	236	242	399	479	586	523
Fallecidos	Personas	0	21	7	8	25	33	28	40	29	56	31

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

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

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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

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