

# Informe de Desempeño de la Concesión del Terminal Portuario de Matarani

2011

Gerencia de  
Regulación





Informe de Desempeño  
de la Concesión del  
Terminal Portuario de  
Matarani

**2011**

---

**Gerencia de  
Regulación**

**Lima, 2012**

**ÍNDICE DE CONTENIDO**

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>9</b>
<b>II. HECHOS DE IMPORTANCIA .....</b>	<b>10</b>
<b>III. SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>11</b>
Descripción del mercado: segmentos .....	11
Competencia intraportuaria .....	121
Competencia interportuaria e intermodal .....	13
<b>IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO .....</b>	<b>14</b>
Tráfico de naves .....	114
Tráfico de carga .....	114
<b>V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS .....</b>	<b>25</b>
Tarifas reguladas .....	25
Tarifas no reguladas .....	26
Cargos de acceso .....	26
<b>VI. INVERSIONES .....</b>	<b>28</b>
Compromisos de inversión.....	28
<b>VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>29</b>
<b>VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>34</b>
Permanencia de naves .....	34
Ocupación de amarraderos .....	36
Rendimiento de Operación por tipo de carga .....	36
<b>IX. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO .....</b>	<b>387</b>

**ANEXOS**

**CUADROS**

<b>Cuadro N° 1:</b> Estructura de los servicios relevantes en el TPM.....	11
<b>Cuadro N° 2:</b> Contratos de acceso suscritos con los usuarios intermedios.....	12
<b>Cuadro N° 3:</b> Evolución de las tarifas reguladas (US\$, no incluye IGV).....	26
<b>Cuadro N° 4:</b> Evolución de tarifas no reguladas (En US\$, no incluye IGV).....	27
<b>Cuadro N° 5:</b> Inversiones en el TPM 2000-2011 (Miles de US\$, con IGV).....	28
<b>Cuadro N° 6:</b> Ingresos por tipo de servicios en el TPM (Miles de S/.).....	30
<b>Cuadro N° 7:</b> Estado de Pérdidas y Ganancias 2011 – TPM (Miles de S/.).....	31
<b>Cuadro N° 8:</b> Balance General 2011 – TPM (Miles de S/.).....	32
<b>Cuadro N° 9:</b> Ratios Financieros 2011 – TPM.....	33
<b>Cuadro N° 10:</b> Retribución al Estado 2010-2011 (En US\$) .....	37

**GRÁFICOS**

<b>Gráfico N°1:</b> Tráfico de Naves TPM 2001-2011.....	14
<b>Gráfico N°2:</b> Tráfico de carga por el TPM 2001-2011.....	15
<b>Gráfico N°3:</b> Evolución de la carga por tipo 2001-2011.....	16
<b>Gráfico N°4:</b> Tráfico de carga en el TPM por tipo, 2010-2011.....	16
<b>Gráfico N°5:</b> Distribución del tráfico de carga en el TPM por tipo de régimen.....	17
<b>Gráfico N°6:</b> Evolución anual de la Carga Boliviana de exportación e importación.....	17
<b>Gráfico N°7:</b> Movimiento de carga fraccionada 2001-2011.....	18
<b>Gráfico N°8:</b> Movimiento de cátodos de cobre 2001-2011.....	19
<b>Gráfico N°9:</b> Tráfico de carga rodante en el TPM 2000-2011 .....	20
<b>Gráfico N°10:</b> Tráfico de carga rodante por los puertos de Matarani e Ilo .....	20
<b>Gráfico N°11:</b> Estructura de la carga sólida a granel – TPM .....	21
<b>Gráfico N°12:</b> Concentrado de cobre movilizado, según empresa .....	22
<b>Gráfico N°13:</b> Evolución del concentrado de cobre en el TPM.....	22
<b>Gráfico N°14:</b> Estructura de la carga líquida a granel – 2011.....	24
<b>Gráfico N°15:</b> Tráfico de carga en contenedores (TEU) TPM –TPI .....	25
<b>Gráfico N°16:</b> Estructura de los ingresos de TISUR 2007-2011.....	29
<b>Gráfico N°17:</b> Evolución de la permanencia de naves (horas/nave) 2010-2011.....	34
<b>Gráfico N°18:</b> Indicadores de permanencia de naves.....	35
<b>Gráfico N°19:</b> Evolución del % de Ocupación de Amarradero (2010-2011) .....	35
<b>Gráfico N°20:</b> Rendimiento de descarga de granos 2001-2011 (TM/hora).....	36
<b>Gráfico N°21:</b> Rendimiento de embarque de minerales 2011 (TM/hora).....	36
<b>Gráfico N°22:</b> Rendimiento en contenedores 2002-2011 (Contenedor/hora).....	37

## RESUMEN EJECUTIVO

- i. El 17 de agosto de 1999 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa concesionaria Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (TPM) por un periodo de 30 años. La concesión del TPM corresponde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*).

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Terminal Internacional del Sur S.A - TISUR
Accionistas de la Concesión	Santa Sofía Puertos: 100%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Mayor pago inicial al Estado (precio base de US\$ 9,5 millones). Monto ofertado: US\$ 9,68 millones.
Inversión comprometida	Mejoras obligatorias: US\$6,04 millones Mejoras eventuales: US\$9,18 millones Mejoras voluntarias: US\$15,75 millones TOTAL: US\$30,97 millones (sin incluir IGV)
Inversión realizada al 2011	US\$ 28,08 miles
Fecha de suscripción del Contrato	17 de Agosto de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	2

- ii. El TPM se localiza en el Sur del Perú, en la provincia de Islay, región Arequipa. Su área de influencia comprende la zona sur del Perú, regiones de Arequipa, Cusco, Tacna, y las zonas central y oriental de Bolivia. El puerto está conectado a dos carreteras –Panamericana Sur e Interoceánica Sur–, así como al Ferrocarril del Sur, lo que le permite una amplia cobertura interregional y binacional.
- iii. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el régimen tarifario, los procedimientos para ejecutar las mejoras obligatorias y voluntarias, según el cronograma acordado; el pago de una retribución equivalente al 5% de los Ingresos brutos del mes inmediatamente anterior; así como, una tasa regulatoria de 1%.
- iv. El 25 de julio de 2001, se aprobó, mediante Resolución Ministerial N° 335-2001 MTC/15.02, la Adenda N°1 al Contrato de Concesión, la cual modificó el Anexo D: Propuesta Técnica del Contrato y sustituir el referido anexo por el Anexo I. Asimismo, se modificó el Formato 5.5.1 del Anexo 5.5 (A) Mejoras Obligatorias – Período Quinquenal; Formato 5.5.5 del Anexo 5.5 (Bii) Mejoras eventuales – Período Remanente y el Anexo 5.5.6 (Bii) Cronograma de Mejoras Eventuales – Período Remanente.

- v. Posteriormente, el 24 de julio de 2006 se aprobó, mediante Resolución Ministerial N° 590-2006-MTC/01, la Adenda N°2 al Contrato de Concesión, por la cual se modificó el numeral 1.38 sobre mejoras obligatorias, eventuales y voluntarias; se introdujo modificaciones a la cláusula primera del numeral 1.40 (a) sobre mejoras voluntarias; se modificó el numeral 5.1 sobre propiedad de la Concesión; se modificó el literal (b) del numeral 5.5.2 sobre mejoras eventuales basadas en el cumplimiento de *triggers*, volumen de tráfico de carga y otras consideraciones; a éstos se sumaron otros cambios y sustituciones al Contrato de Concesión. Asimismo, se establecieron las reglas aplicables para la revisión de las tarifas máximas de los servicios regulados, mediante la aplicación del Factor de Productividad, así como para el reajuste tarifario anual, a través del mecanismo RPI-X, en el Anexo 6.1.
- vi. Hacia fines del año 2011, el Concesionario solicitó la opinión del Regulador con relación a la propuesta de Adenda N°3 al Contrato de Concesión. En esta solicitud, el Concesionario “busca consolidar el área acuática adyacente al área de reserva de la Concesión, que naturalmente debe formar parte del Terminal Portuario de Matarani (...), con miras a optimizar en dicha área acuática la infraestructura portuaria y a permitir la atención de nuevas demandas por parte de terceros, dentro del Programa de Expansión del Terminal Matarani”. Al cierre del año 2011, la solicitud se encuentra en proceso de revisión.
- vii. En cuanto a los servicios prestados por el Concesionario, el análisis de las condiciones de competencia realizado por OSITRAN, en el marco del proceso de revisión de tarifas máximas del TPM para el periodo 2009-2013, reveló la existencia de tres grupos de mercados: (i) carga regional cautiva; (ii) carga regional no cautiva; y, (iii) carga boliviana no cautiva. Al interior de estos grupos se pudo identificar 16 segmentos de mercado, que se pueden clasificar en los siguientes servicios relevantes: dos (2) servicios a la nave y catorce (14) servicios a la carga.
- viii. En el año 2011, el Terminal Portuario de Matarani movilizó un total de 3,32 millones de TM de carga, lo cual revela una reducción de 0,9% en cuanto al resultado del año 2010. En este último año, la carga total en TM había alcanzado un crecimiento anual de 21,3%. Del total de carga trasladada en el año 2011, el 73,9% y el 11,9% están constituido por carga sólida a granel y carga líquida a granel, respectivamente. Cabe destacar que el 50% de la carga sólida a granel es concentrado de cobre. La ubicación geográfica del TPM permite vincular a los yacimientos cupríferos de la zona sur del país con el comercio internacional, así como a la carga de soya y aceite de soya, proveniente de Bolivia.
- ix. Para el año 2011, TISUR invirtió, principalmente, en obras voluntarias. Por un lado, se desarrolló el sistema de recepción de granos y adecuación de vías por US\$1,29 millones. Por otro lado, se realizó el traslado de los almacenes A1 y B2 por US\$1,52 millones. Al 31 de diciembre de 2011, el Concesionario ha invertido en mejoras voluntarias y obligatorias un total acumulado de US\$ 28,08 millones (74% de mejoras voluntarias y 26% de mejoras obligatorias).
- x. Los ratios financieros indican que la empresa utiliza eficientemente sus activos. Para el 2011, se observa una reducción de los márgenes de rentabilidad de la concesionaria en relación con las ventas. De la misma

manera, no se observa mayores cambios en la rentabilidad en relación al patrimonio y los activos (ROE y ROA, respectivamente). Asimismo, el ratio de endeudamiento de la empresa se incrementó de 0,41 en el año 2010 a 0,49 en el año 2011, como consecuencia del incremento de las cuentas por pagar indicadas y de obligaciones financieras de la Concesionaria, relacionadas con arrendamientos financieros y préstamos y pagarés con los bancos (+185%).

- xi. Para la evaluación de los principales indicadores operativos del TPM en el año 2011, se obtuvo los siguientes resultados: permanencia de naves (29 horas/nave y 3 horas/miles de TM), ocupación de amarraderos (hasta 62% de ocupación en febrero 2011), rendimiento de descarga de granos (538 TM/Hora), rendimiento de embarque de minerales (1,17 TM/hora) y rendimiento de contenedores (15 contenedor/hora).



## REPORTE DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI AÑO 2011

### I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 17 de agosto de 1999, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A. (TISUR) suscribieron el Contrato<sup>1</sup> de Concesión para la Construcción, Conservación y Explotación del Terminal Portuario de Matarani (TPM), a través de los Decretos Legislativos N°662 y N°757 y los Decretos Supremos N°162-92-EF, N°136-97-EF y N°059-986-PCM. La Concesión del TPM corresponde a un esquema BOT (*Build, Operate and Transfer*).
2. El Terminal Portuario de Matarani se ubica en la bahía de Islay, Arequipa. El Terminal Internacional del Sur (TISUR) es una subsidiaria de Santa Sofía Puertos, la cual posee el 100% de su capital social. El Contrato de Concesión del recinto portuario otorga a TISUR los derechos para la explotación de la infraestructura por un período de 30 años, con posibles prórrogas que no podrán exceder 60 años de concesión.
3. El 25 de julio de 2001, se aprobó, mediante Resolución Ministerial N° 335-2001 MTC/15.02, la Adenda N°1 al Contrato de Concesión, la cual modificó el Anexo D: Propuesta Técnica del Contrato y sustituir el referido anexo por el Anexo I. Asimismo, se modificó el Formato 5.5.1 del Anexo 5.5 (A) Mejoras Obligatorias – Período Quinquenal; Formato 5.5.5 del Anexo 5.5 (Bii) Mejoras eventuales – Período Remanente y el Anexo 5.5.6 (Bii) Cronograma de Mejoras Eventuales – Período Remanente.
4. Posteriormente, el 24 de julio de 2006 se aprobó, mediante Resolución Ministerial N° 590-2006-MTC/01, la Adenda N°2 al Contrato de Concesión, por la cual se modificó el numeral 1.38 sobre mejoras obligatorias, eventuales y voluntarias; se introdujo modificaciones a la cláusula primera del numeral 1.40 (a) sobre mejoras voluntarias; se modificó el numeral 5.1 sobre propiedad de la Concesión; se modificó el literal (b) del numeral 5.5.2 sobre mejoras eventuales basadas en el cumplimiento de *triggers*, volumen de tráfico de carga y otras consideraciones; a éstos se sumaron otros cambios y sustituciones al Contrato de Concesión. Asimismo, se establecieron las reglas aplicables para la revisión de las tarifas máximas de los servicios regulados, mediante la aplicación del Factor de Productividad, así como para el reajuste tarifario anual, a través del mecanismo RPI-X, en el Anexo 6.1.
5. El compromiso de inversión para la Concesión incluye mejoras obligatorias (US\$ 6,04 millones), mejoras eventuales (US\$ 9,18 millones) y mejoras voluntarias (US\$ 15,75 millones) por un total de US\$30,97 millones (sin incluir IGV). Dichas obras se encuentran definidas en el Anexo D del Contrato de Concesión y la Adenda N°1. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece el pago de una retribución de 5% y una tasa regulatoria de 1% sobre el monto de sus ingresos brutos durante la vigencia de la Concesión.

<sup>1</sup> El Contrato de Concesión, así como sus respectivas Adendas, se encuentran publicados en el portal web de OSITRAN ([www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe))

6. De acuerdo con la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, sustituida a través de la Adenda N°2, el Concesionario podrá aplicar para los servicios que presta bajo régimen de regulación, niveles tarifarios por debajo de las tarifas máximas establecidas en el Anexo 6.1, de conformidad con sus políticas comerciales y con las normas que regulan su funcionamiento. Adicionalmente, en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo denominado RPI-X<sup>2</sup>, cuya metodología se estableció en la Adenda N°2.

## II. HECHOS DE IMPORTANCIA

7. Hacia fines del año 2011, el Concesionario solicitó la opinión del Regulador con relación a la propuesta de Adenda N°3 al Contrato de Concesión. En esta solicitud, el Concesionario “busca consolidar el área acuática adyacente al área de reserva de la Concesión, que naturalmente debe formar parte del Terminal Portuario de Matarani (...), con miras a optimizar en dicha área acuática la infraestructura portuaria y a permitir la atención de nuevas demandas por parte de terceros, dentro del Programa de Expansión del Terminal Matarani”. Al cierre de 2011, la solicitud se encuentra en proceso de revisión.
8. De acuerdo con el Plan de Negocios del 2011, la incorporación del área acuática adyacente (motivo de la solicitud de la Adenda N°3) permitirá incrementar la capacidad y productividad del TPM, y ejecutar algunos de los proyectos propuestos por el Concesionario como: el reordenamiento portuario y la adecuación de vías, construcción del amarradero exclusivo para cargas líquidas, incremento del área de respaldo de muelle A y B, implementación de un plan ferroviario, ampliación del sistema de recepción y almacenamiento de minerales, construcción del amarradero F para la carga minera de los proyectos Xstrata-Las Bambas y Antapaccay, entre otros.
9. Es importante mencionar que, anteriormente, OSITRAN realizó la revisión de tarifas máximas de la Concesión en dos ocasiones. Luego de los cinco primeros años de Concesión, la primera revisión tarifaria se aprobó en julio de 2004, mediante la Resolución N° 030-2004-CD/OSITRAN. Este procedimiento comprendió:
  - La desregulación de la tarifa por el servicio de uso de muelle para contenedores, derivada de las condiciones de competencia con otros terminales portuarios.
  - La desregulación de tarifas para el grupo de otros servicios auxiliares a las naves, con lo cual se corrigieron las distorsiones existentes con el sistema tarifario de otros puertos regulados por OSITRAN.
  - La transferencia de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje al ámbito del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
  - La fijación de un factor de productividad de 4,16% anual para el periodo 2004-2009. El ajuste real de las tarifas se realiza anualmente, incorporando a este factor las variaciones en la inflación y el tipo de cambio.

---

<sup>2</sup> El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos un “factor X”, que da cuenta de los aumentos de productividad de la empresa.

10. Transcurridos los siguientes cinco años desde la primera revisión de tarifas máximas, en el año 2009, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 029-09-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad de 6,93% aplicable al periodo del 17 de agosto de 2009 al 16 de agosto de 2013. Este procedimiento comprendió principalmente:
- La aplicación del factor de productividad al servicio de carga fraccionada.
  - La desregulación de los servicios a la nave y a la carga prestados al segmento de usuarios con capacidad de autoproverseer dichos servicios y que gozan de poder de negociación.

### III. SERVICIOS PRESTADOS

#### Descripción del mercado: segmentos

11. El análisis de las condiciones de competencia realizado por OSITRAN, en el marco del proceso de revisión de tarifas máximas del TPM para el periodo 2009-2013, reveló la existencia de tres grupos de mercados: (i) carga regional cautiva; (ii) carga regional no cautiva; y, (iii) carga boliviana no cautiva. Al interior de estos grupos se pudo identificar 16 segmentos de mercado, que se pueden clasificar en los siguientes servicios relevantes: dos (2) servicios a la nave y catorce (14) servicios a la carga. (Ver cuadro N°1)

<b>Cuadro N° 1</b>	
<b>ESTRUCTURA DE LOS SERVICIOS RELEVANTES EN EL TPM</b>	
<b>SERVICIO RELEVANTE</b>	<b>SEGMENTO</b>
<b>A la nave</b>	
Amarre y desamarre	
Uso de amarradero	
<b>A la carga: Uso de muelle</b>	
Carga fraccionada	Carga boliviana Cátodos de cobre Carga de cabotaje Harina de pescado
Carga rodante	Importación región
Carga granel sólido	Granos región Granos Bolivia Concentrados mineral región Otros concentrados región
Carga granel líquido	Cabotaje Importación
Carga en contenedores	Región y Bolivia
<b>Almacenaje de granos en silos</b>	
<b>Embarque de pasajeros</b>	
Fuente: TISUR	

12. A continuación, se analiza la capacidad de competencia del mercado de los servicios portuarios relevantes que provee el TPM en tres dimensiones: intraportuaria (los servicios en los cuales el Concesionario y las empresas especializadas pueden competir dentro del TPM), interportuaria (entre el TPM y otros puertos) e intermodal (el TPM con otro modo de transporte alternativo).

### Competencia intraportuaria

13. La competencia intraportuaria es aquella que se desarrolla al interior del recinto portuario, en donde existen varios operadores (que puede ser el administrador portuario y/o terceras empresas) que compiten entre sí por prestar servicios portuarios; por ejemplo, el practicaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros. Dichos agentes deben competir en iguales condiciones en la provisión del servicio.
14. El Contrato de Concesión permite a TISUR brindar los servicios de practicaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros, sin condiciones de exclusividad<sup>3</sup>. Actualmente, dichos servicios son prestados por diversas empresas, entre las que se encuentra TRAMARSA<sup>4</sup>, vinculada al Concesionario. A la fecha, en el TPM, las empresas que participan en los servicios portuarios de practicaje, remolcaje, estiba y desestiba, entre otros, son las siguientes:

Cuadro N° 2 CONTRATOS DE ACCESO SUSCRITOS CON LOS USUARIOS INTERMEDIOS EN EL TPM AL 2011		
TIPO DE SERVICIO	SERVICIO	PROVEEDOR
<b>A la nave</b>	Practicaje	Tramarsa
	Remolcaje	Tramarsa
<b>A la carga</b>	Estiba y desestiba	Cargomar, Cosmos Agencia Marítima, Compañía Minera Ares, Facilidad Portuaria, Inversiones Canopus, J & R Servicios, Oceáno Agencia Marítima, Trabajos Marítimos TRAMARSA, Transuniversal Estibas.
	Provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga	TISUR y terceros
	Consolidación/desconsolidación	TISUR y terceros
	Almacenamiento	TISUR y terceros

Fuente: TISUR

<sup>3</sup> Los servicios de practicaje y remolcaje están calificados como servicios esenciales, los mismos que se regulan mediante el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).

<sup>4</sup> Trabajos Marítimos S. A. es el único proveedor (sin exclusividad) que brinda los servicios de practicaje y remolcaje desde antes de la concesión del TPM. A la fecha, TISUR y TRAMARSA han firmado seis adendas para continuar operaciones hasta el 31/01/2012.

15. Como muestra el Cuadro N°2, TISUR da cuenta de un significativo grado de integración vertical al participar directamente en la provisión de equipos y servicios de manipuleo de carga, consolidación y desconsolidación de carga y almacenamiento; así como, a través de TRAMARSA, empresa vinculada a TISUR, la cual provee los servicios de practicaje, remolcaje, estiba y agenciamiento.

### **Competencia interportuaria e intermodal**

16. Los puertos forman parte de la cadena logística de transporte que utilizan las líneas navieras, exportadores e importadores para realizar sus operaciones; cuyas tarifas y precios son componentes del costo logístico en una relación origen-destino. En este contexto, diversos factores pueden determinar que el TPM sea elegido en contraposición a otro puerto u otra modalidad de transporte (por ejemplo, transporte terrestre).
17. Principalmente, la elección del modo de transporte depende de los siguientes factores: tipo y volumen de carga, valor de la carga, tiempo disponible, condiciones geográficas y disponibilidad de modos de transporte complementarios, que den continuidad a la carga hasta su destino final y permitan ventajas en el costo origen-destino de la cadena logística de transporte.
18. Para evaluar la competencia interportuaria e intermodal del TPM, se deben comparar el conjunto de servicios que utilizan este terminal con otra cadena de transporte alternativa en la que participan puertos vecinos, tales como Ilo (TPI) y Arica (TPA); o simplemente, frente a otros modos de transporte, como el terrestre. En ese sentido, el servicio relevante depende de la decisión de los siguientes usuarios del TPM: (i) líneas navieras (transportistas); y, (ii) productores: exportadores e importadores del Sur del Perú y de Bolivia (demandantes de transporte). Estos últimos eligen entre los puertos del sur del Perú, del Norte de Chile, la Hidrovía Paraguay-Paraná y los medios de transporte terrestre para movilizar sus mercancías. Frente a un mayor número de posibilidades logísticas desde y hacia Bolivia, estos agentes tienen una mayor capacidad de negociación con el TPM, que trae como consecuencia una menor cautividad en el grupo de los mercados relevantes asociados a la carga boliviana.
19. Es importante mencionar que, desde octubre de 2004, la concesionaria Terminal Portuario de Arica opera el frente de atraque N° 1 del Puerto de Arica<sup>5</sup>. Dicha empresa concesionaria tiene entre sus accionistas a RANSA Comercial S.A., operador logístico peruano perteneciente al Grupo Romero, al cual también pertenece TISUR<sup>6</sup>. De esta forma, el Grupo Romero participa en distinto grado en dos concesiones de terminales portuarios vecinos que brindan servicios a la carga boliviana: Matarani (TPM) y Arica (TPA).
20. De acuerdo con un informe de monitoreo de mercados realizado por OSITRAN<sup>7</sup> en el año 2007, se señala que el TPM enfrenta competencia por la

<sup>5</sup> Terminal Portuario de Arica (TPA).

<sup>6</sup> Ransa Comercial S.A. es propietaria del 51% de acciones de la empresa Santa Sofía de Puertos, accionista mayoritaria de TISUR; asimismo, tiene una participación de 20% del accionariado de la empresa concesionaria del Puertos de Arica (TPA).

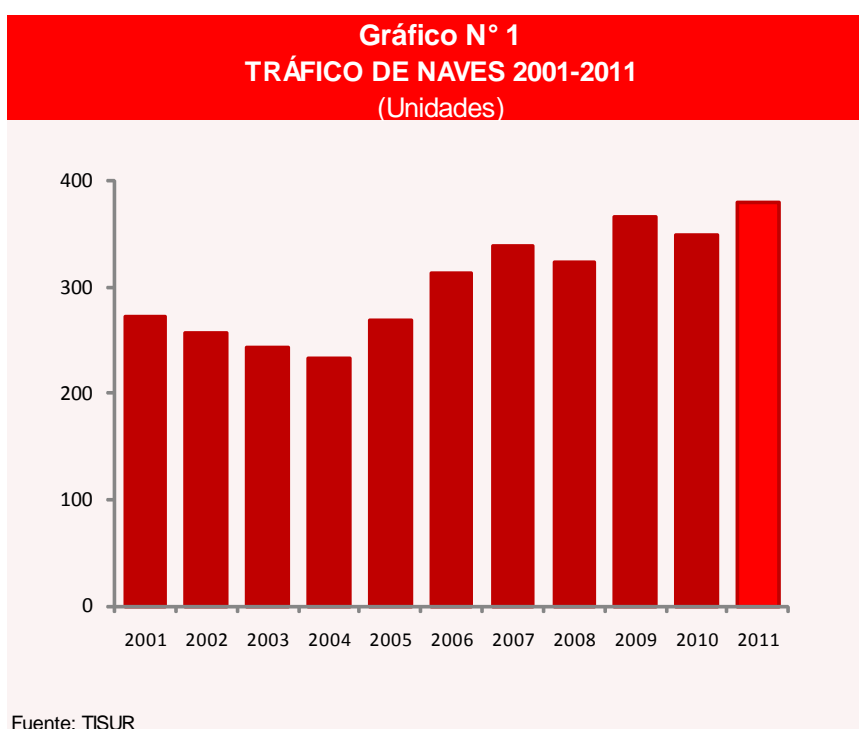
<sup>7</sup> Monitoreo de Mercado del Terminal Portuario de Matarani, diciembre de 2007.

prestación del servicio de movilización de carga contenerizada, toda vez que los terminales portuarios del Callao y de Arica tienen una mayor oferta de líneas navieras, frecuencias de viaje, entre otras fortalezas. Asimismo, se afirmó que en los próximos años se incrementaría la competencia proveniente de TPA, en cuanto a carga a granel y contenedores, tal como ha venido sucediendo con el embarque de minerales (granel sólido-exportación) en el TPM<sup>8</sup>. Uno de los aspectos clave sería la construcción de un sitio asísmico<sup>9</sup> por parte de TPA, así como el funcionamiento del Ferrocarril Arica-La Paz<sup>10</sup>. Por su parte, entre los aspectos claves para desviar la carga boliviana del TPA hacia TPM estaría el desarrollo de una cadena logística eficiente y la presencia de una mayor frecuencia de naves en Matarani.

#### IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

##### a) TRÁFICO DE NAVES

21. En el año 2011, el TPM atendió un total de 379 naves, un 8,6% por encima del resultado de 2010. Con ello, el tráfico de naves del año 2011, junto a los años 2009 (366 naves) y al 2010 (349 naves) obtuvo los mejores resultados para este indicador. El crecimiento del tráfico de naves se incrementó considerablemente a partir del año 2005, en línea con el incremento de tráfico de carga en TM. (Ver gráfico N°1).



<sup>8</sup> De acuerdo con el Informe de Desempeño del Terminal Portuario de Matarani 2009.

<sup>9</sup> Éste fue inaugurado el 7 de agosto de 2009.

<sup>10</sup> A la fecha, se sabe que La Empresa Portuaria Arica, en representación de La Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile, en virtud de un Convenio Mandato de Administración para la Rehabilitación y Remediación del Ferrocarril Arica a La Paz (suscrito por ambas empresas con fecha 29 de Noviembre del 2006) efectuará todas las actividades necesarias para el desarrollo del Proyecto de Rehabilitación y Remediación de la Vía Férrea del Ferrocarril Arica-La Paz, tramo chileno.

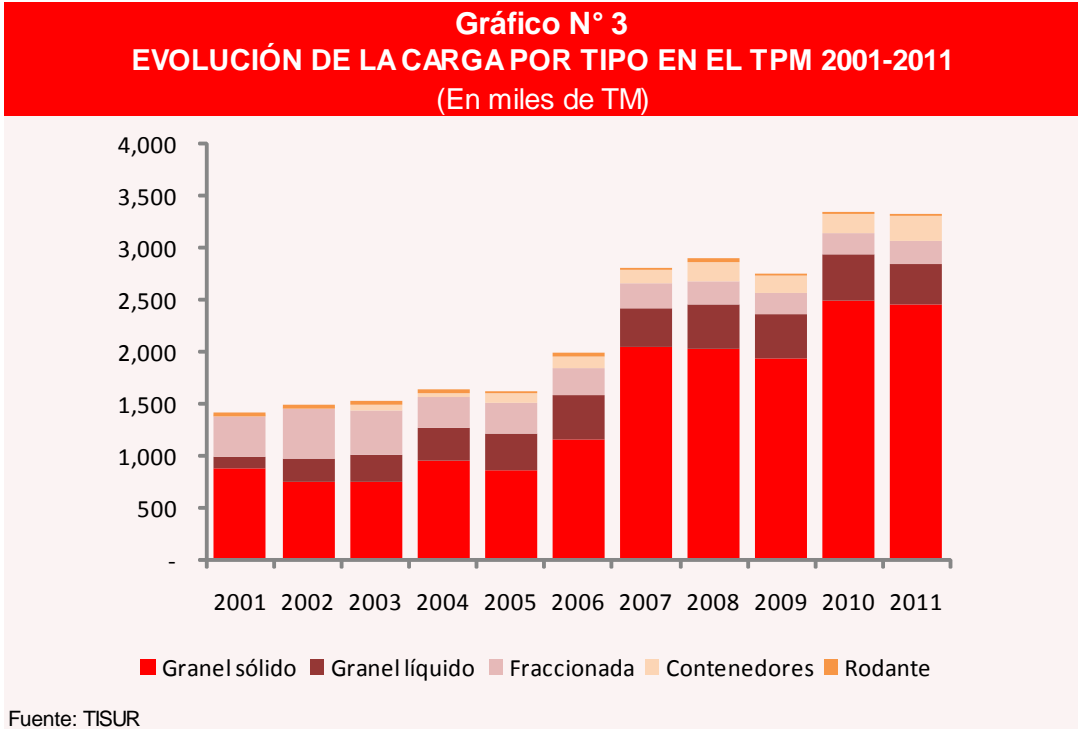
**b) TRÁFICO DE CARGA**

22. En el periodo 2001-2011, el tráfico de carga en TM creció a un ritmo promedio anual de 9,9%, observándose una disminución de 0,9% para el último año (2011), en contraste con el crecimiento de 21,3% del año anterior (2010). Con ello, el año 2011 cerró con un total de carga transportada de 3,32 millones de TM (3,35 millones de TM para el año 2010). Entre algunas de las razones que explican esta evolución de carga movilizada por el TPM, el reporte anual regional para Arequipa<sup>11</sup> del Banco Central de Reserva del Perú indica que si bien el crecimiento anual de la economía regional fue de 4,8%, la excepción fue la minería (-2,2%), una de las principales cargas transportadas a través del TPM, al tener como usuarios a Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV) y Xstrata Tintaya. Solo el año 2010 (+21,3%) como en los años 2006 (+22,1%) y 2007 (+41,6%) presentaron las mayores tasas de crecimiento de la última década de operaciones. (Ver gráfico N°2)

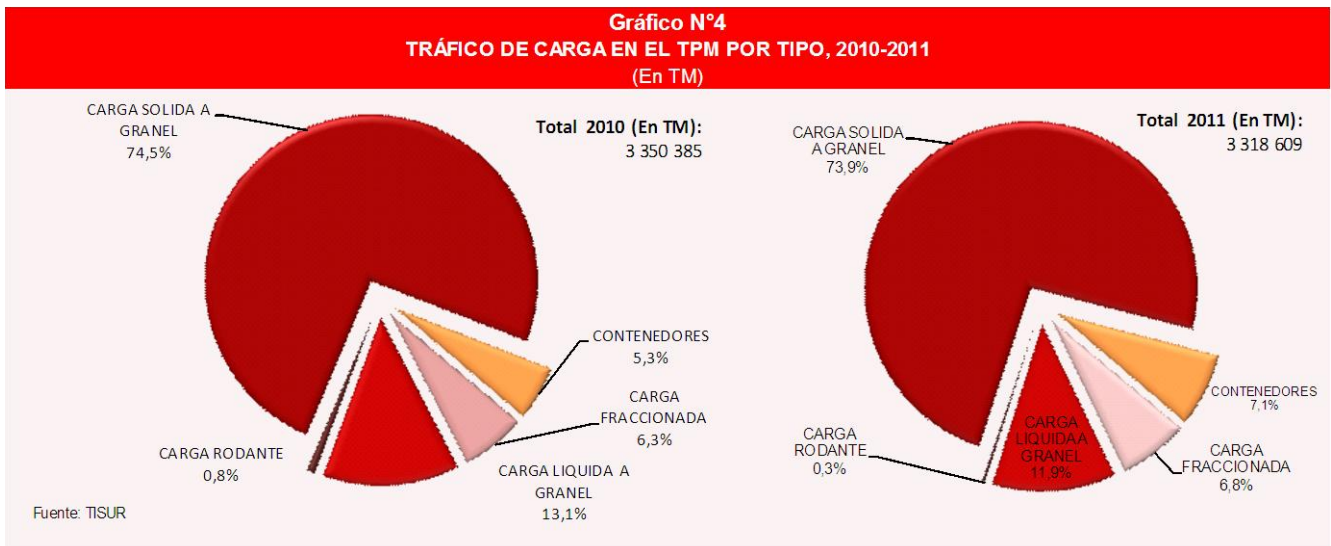


23. En los años 2011 y 2010, los resultados del total de carga por tipo de régimen destacan la mayor proporción para la carga de granel sólido (73,9% y 74,5%, respectivamente), la cual superó el millón de TM desde el año 2006. Por su parte, la carga líquida a granel representó un total de 11,9% y 13,1% de participación para los años 2011 y 2010, respectivamente, siendo la segunda carga de mayor tráfico. (Ver gráfico N°3)

<sup>11</sup> En <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Arequipa/2011/Sintesis-Arequipa-12-2011.pdf>

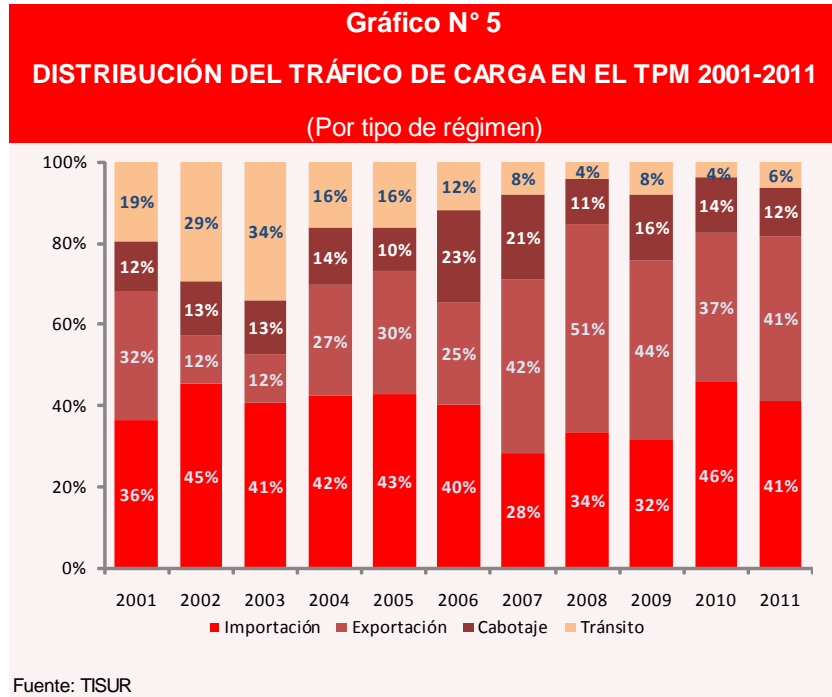


24. Por su parte, en el año 2011, otras cargas como contenedores, carga fraccionada y carga rodante mantuvieron participaciones similares a los tráficos de carga en el año 2010. (Ver gráfico N°4)

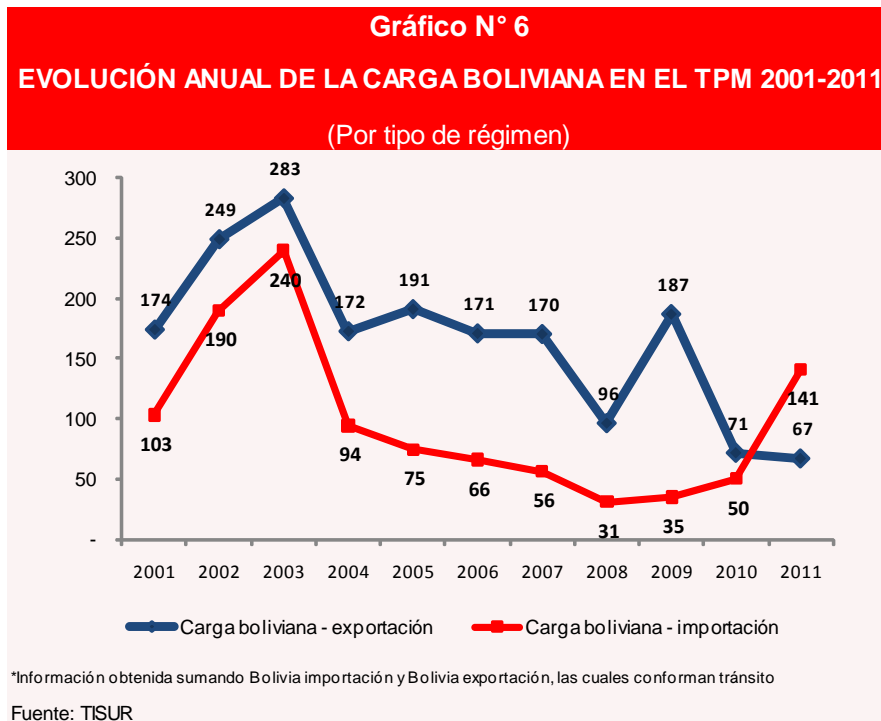


25. Por otro lado, en el año 2011, se mantuvo la tendencia observada en los tres últimos años para la participación de la carga por tipo de régimen, donde predomina la carga de importación (41%) y de exportación (41%). Adicionalmente, la carga en tránsito –carga boliviana de exportación e importación- es de 6% y la carga de cabotaje, de 12%. Estos resultados se asemejan a la distribución de los últimos 4 años, en la que la proporción de carga boliviana se redujo a menos de 10% debido a la entrada en operación del Puerto de Arica y la desviación de la carga boliviana hacia éste. (Ver gráfico N°5)





26. La carga boliviana transportada a través del TPM cambió su tendencia decreciente desde el año 2010, en el que incrementó sus importaciones (+42,4%) con respecto al año anterior. Ello se mantuvo hasta el año 2011 (+181,9%) en el que alcanzó 141,33 miles de TM. No obstante, se observa la reducción en el volumen de carga boliviana (Ver gráfico N°6)

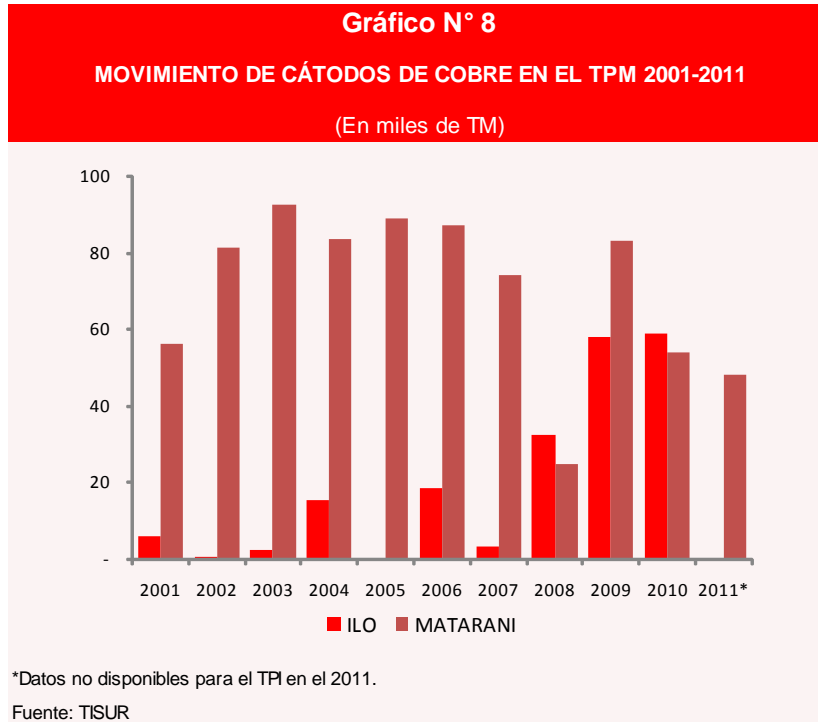


### b.1 Carga fraccionada

27. El volumen movilizado de carga fraccionada mantiene la tendencia a la baja de años anteriores (-6% en el 2011), a pesar del ligero crecimiento de 2,4% en el año 2010. No obstante, en el año 2011, la carga fraccionada alcanzó un total de 225 mil TM, resultado por encima del total de carga fraccionada registrada desde el año 2008 para el TPM. Cabe mencionar que, a partir del año 2005, dicha carga ha mostrado una constante disminución, alcanzando su menor nivel en el año 2009. (Ver gráfico N°7)



28. Por tipo de producto, los cátodos de cobre destacan como uno de los principales tipos de carga fraccionada. Éstos alcanzaron las 48 000 TM para el año 2011, un 11% menor a lo observado en el año 2010 (Ver gráfico N°8), lo cual responde al traslado de los mismos a través de contenedores. Anteriormente, la disminución del volumen movilizado de cátodos de cobre por el TPM, durante los años 2007 y 2008, se debió principalmente a la decisión comercial de la Sociedad Minera Cerro Verde - SMCV de cambiar el tipo de embarque de carga fraccionada a contenedores. Sin embargo, en el año 2009 la carga de cátodos de tipo fraccionada se incrementó (+170%), en tanto la misma carga por contenedores presentó una disminución (-54,7%) respecto al año anterior.

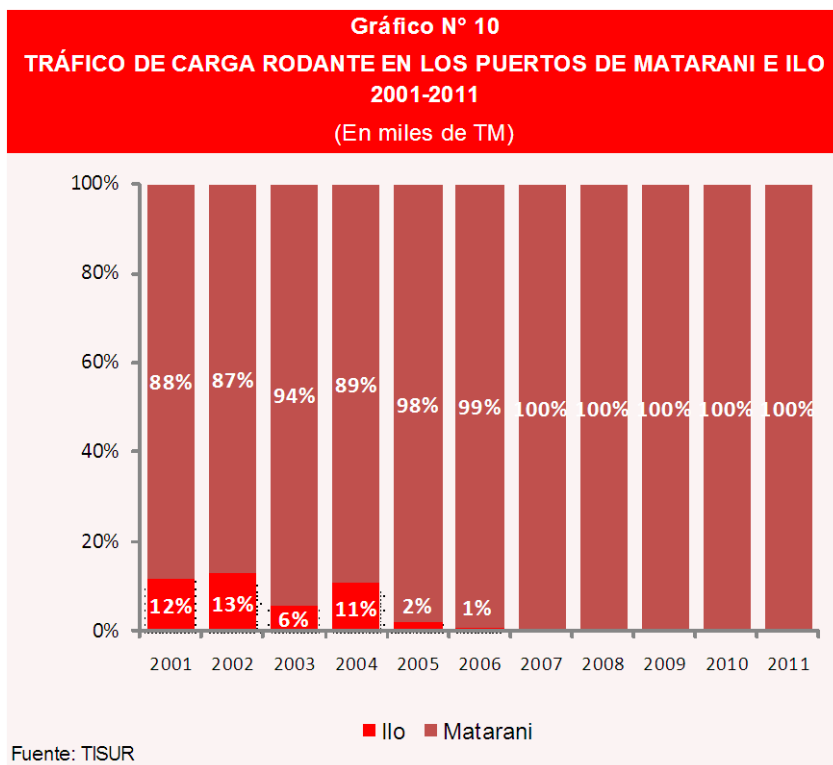
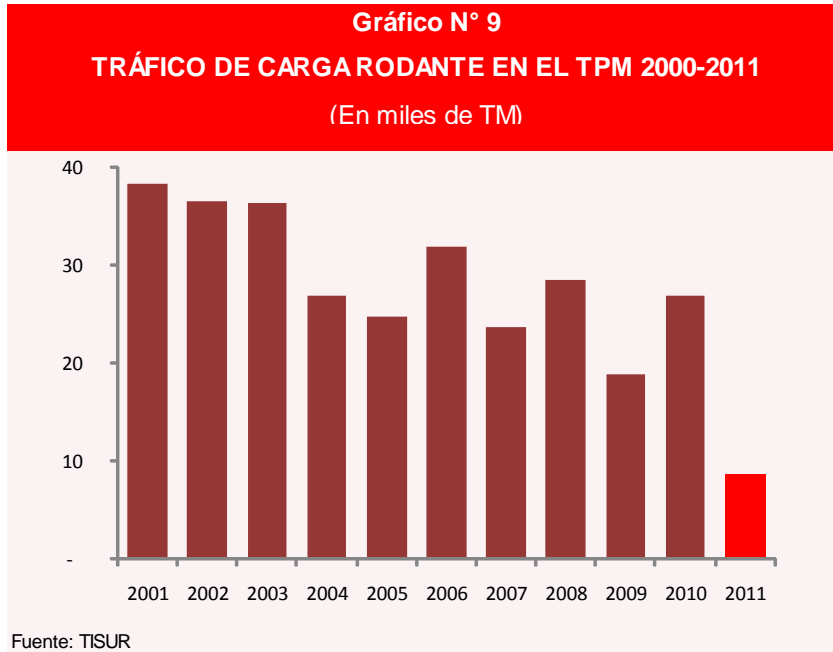


## b.2 Carga Rodante

29. Esta carga corresponde a la importación de vehículos nuevos y usados a través del TPM. Los vehículos usados tienen como destino los talleres de reacondicionamiento de los CETICOS<sup>12</sup> de Ilo, Matarani y de la Zona Franca de Tacna<sup>13</sup>. De acuerdo con la Ley, los vehículos usados o siniestrados con destino a estos talleres solo pueden ser descargados por los puertos de Ilo y Matarani. Sin embargo, los volúmenes de este tipo de carga han fluctuado en función a los cambios en la normatividad (principalmente, tributaria), a la demanda y al comportamiento del mercado de vehículos nuevos y usados.
30. La carga rodante representó un total de 8,69 millones de TM en el año 2011, es decir, un 67,68% menos de carga que el año anterior. Estos resultados responden a la reducción de autos usados importados, priorizando sólo la importación de vehículos nuevos. (Ver gráfico N°9)

<sup>12</sup> Los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios (CETICOS) constituyen áreas geográficas debidamente delimitadas que tienen la naturaleza de zonas primarias aduaneras de trato especial, destinadas a generar polos de desarrollo a través de la implementación en dichas áreas de Plataforma de Servicios de Comercio Internacional en la zona sur y norte de país, las que apoyarán, entre otros aspectos, las actividades de producción y servicios de exportación en dichas zonas. Decreto Legislativo N°842.

<sup>13</sup> Creado por Ley N°27688.



31. Como se observa en el gráfico N°10 en los últimos cinco años la carga rodante movilizada por el TPI ha sido cero. Si bien es factible la sustitución económica entre dichos puertos (TPM y TPI) para naves convencionales, la sustitución técnica entre ambos puertos es limitada debido a las ventajas de infraestructura y maquinaria ofrecidas por el puerto concesionado (TPM), lo que llevaría a deducir que no existen condiciones de competencia efectivas en este tipo de carga.

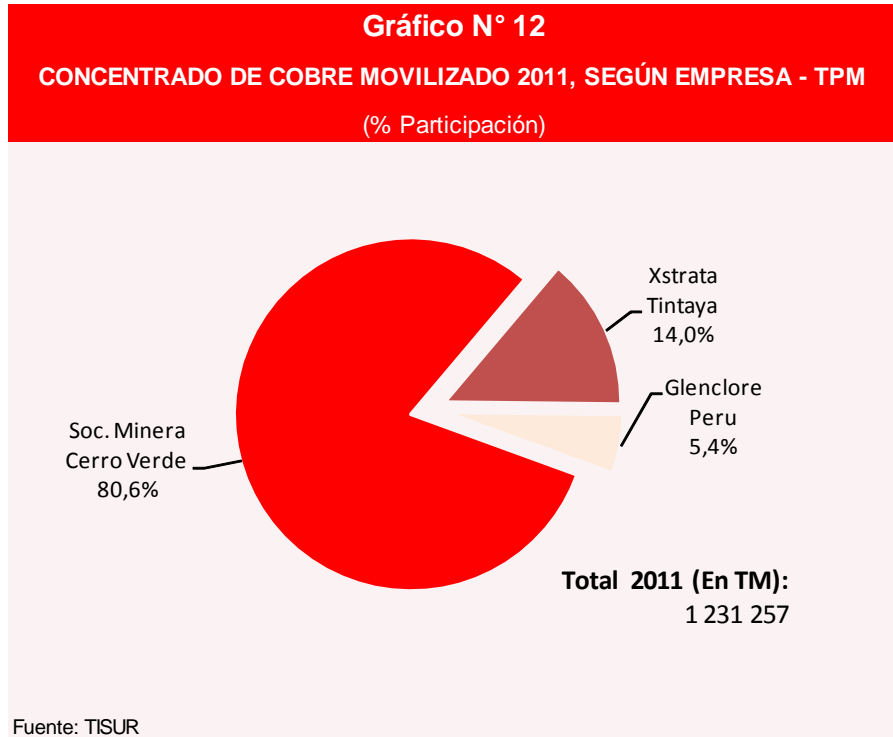
### b.3 Carga Granel Sólido

32. La carga sólida a granel comprende tres grupos de carga: granos, concentrados de mineral y fertilizantes. En el caso de granos, se encuentra el trigo (7% en el año 2011) con destino a la región sur (importación) y a Bolivia (tránsito); los minerales movilizados por el TPM son, básicamente, los concentrados de cobre (de exportación, 50% en el 2011), y en menor volumen carbón (importaciones y cabotaje, 3% en el 2011). En tanto, los fertilizantes se destinan íntegramente a la región Sur (importación) y representaron un 6% en el año 2011. (Ver gráfico N°11)
33. Dada la magnitud de la carga a granel sólido respecto del total de la carga movilizada por el TPM (73,9% en el 2011), a continuación se analizará uno de los principales productos correspondiente a dicho tipo de carga.

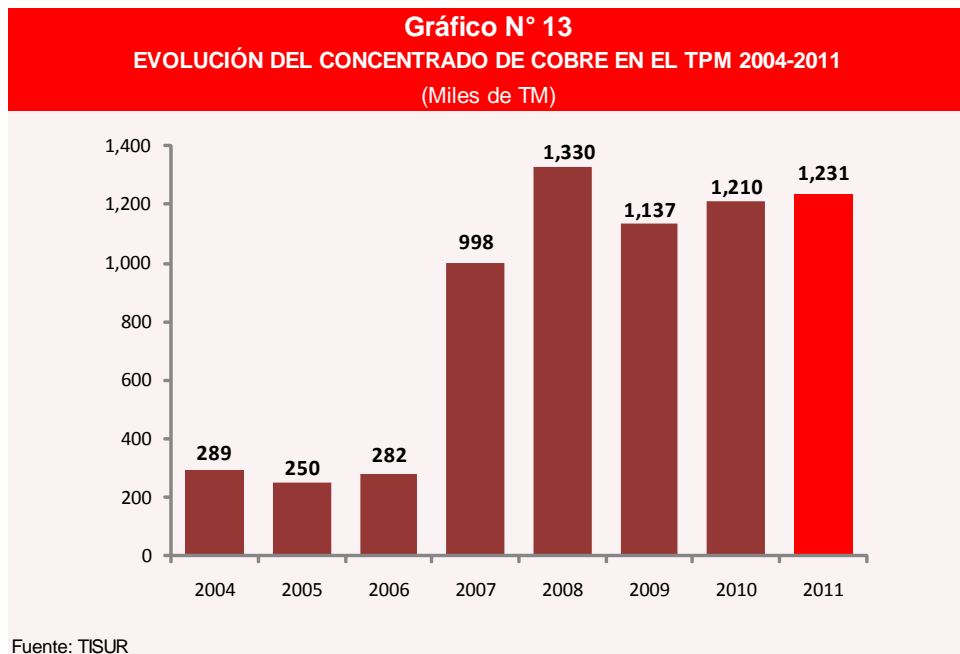


#### Concentrados de cobre

34. Las principales empresas que movilizan este producto a través del TPM son la Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV) y Xstrata Tintaya, ambas reúnen el 94,6% del concentrado movilizado. Durante el año 2011, el concentrado de cobre movilizado perteneció a tres empresas (SMCV, Xstrata Tintaya y Glencore Perú), otras empresas con resultados en años anteriores, como AYS y Consorcio Minero – CORMIN no registran carga para este año. Dicho aspecto, ya se observaba desde el año 2010 en los que AYS y Consorcio Minero – CORMIN eran responsables sólo del 5,9% y 0,9% del concentrado, respectivamente. (Ver gráfico N°12)



35. En términos generales, el volumen embarcado de concentrado de cobre por el TPM, el cual utiliza una faja transportadora, ha mostrado un crecimiento notorio, principalmente, desde el año 2007, como resultado del incremento en las exportaciones de SMCV. Así, desde el año 2008, la carga superó el millón de TM. (Ver gráfico N°13)



36. Cabe destacar que el cambio observado en las cifras de volumen movilizado de concentrado de cobre desde el 2007 ha sido impulsado, principalmente, por las estrategias y compromisos comerciales de la SMCV. Esta empresa ha

movilizado anualmente alrededor de un millón de TM en los últimos 5 años. En contraste, Xstrata Tintaya ha disminuido la cantidad de concentrado de cobre movilizado por el TPM, desde 289 000 TM, en el año 2004, hasta 172 000 TM en el año 2011.

37. En este panorama, la evaluación sobre las condiciones de competencia que realizó OSITRAN en el año 2009<sup>14</sup> evidenció cambios estructurales comerciales importantes, a partir de fines del año 2006, que llevaron a concluir que TPM enfrentaba competencia interportuaria potencial. De allí que, la carga de concentrado de cobre dejó de ser calificada como carga cautiva al puerto para aquellos clientes con capacidad de negociación.
38. En efecto, la evaluación señaló que, por parte de algunos usuarios, existe la posibilidad de autoproverse servicios portuarios para garantizar el cumplimiento de los compromisos de entregas a sus clientes comerciales. Un ejemplo específico es el de SMCV, cuya carga representa un porcentaje significativo de la carga movilizada por el TPM y, por tanto, la posibilidad de integrarse verticalmente hacia adelante es una amenaza creíble para el operador<sup>15</sup>.
39. En consecuencia, el 1ero de octubre de 2004, SMCV firma un contrato de integración estratégica con TISUR para que este último le preste los servicios de recepción, almacenamiento y carguío de concentrados de cobre. Por su parte, SMCV se comprometió a utilizar exclusivamente las instalaciones de TISUR para el almacenamiento y embarque de concentrado de cobre en todas las operaciones de exportación. Adicionalmente, SMCV se comprometió a un pago equivalente a la tarifa mensual por el servicio de almacenamiento más la tarifa variable por los demás servicios, por una cantidad mínima anual de concentrado de cobre, es decir, no menos de 700 000 TM, por los próximos cinco años.
40. La decisión estratégica de SMCV de suscribir un contrato con TISUR constituyó, desde el punto de vista de la literatura económica, un acuerdo o contrato óptimo; en la medida que, la suscripción de este contrato fue preferible a la decisión de integrarse verticalmente hacia adelante y replicar una facilidad portuaria para poder embarcar concentrados de cobre<sup>16</sup>.
41. La evaluación concluyó que aquellas empresas que manejan elevados niveles de carga<sup>17</sup> y tienen la capacidad de replicar una facilidad portuaria podrían ser potenciales competidores del operador ya establecido. De esta forma, la carga perteneciente a los competidores potenciales dejaría de ser cautiva al TPM; en tanto que, aquellas empresas que manejan volúmenes inferiores permanecerían siendo cautivas del mismo.

<sup>14</sup> Estudio sobre las condiciones de competencia en el TPM. Capítulo 3 de la propuesta de la Revisión de Tarifas Máximas en el TPM y desregulación de sus servicios prestados en régimen de competencia efectiva. Resolución de Consejo Directivo N° 029-2009-CD-OSITRAN.

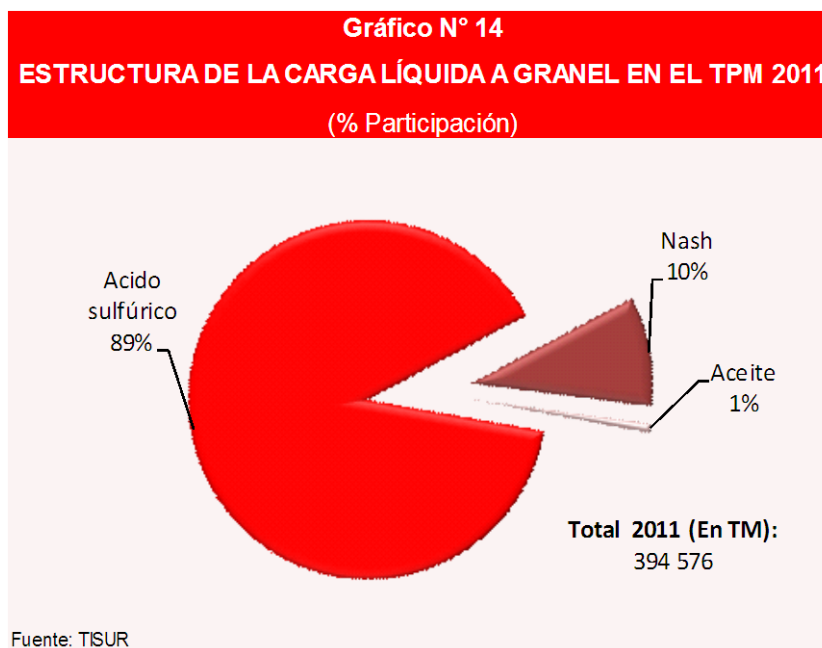
<sup>15</sup> Mediante contrato de largo plazo, SMCV contrata a TISUR para que, dentro del plazo de 22 años (del 31 de diciembre de 2004 al 31 de setiembre de 2026), le preste una serie de servicios portuarios.

<sup>16</sup> Al respecto, Coase (1960) enfatiza que ante costos de transacción nulos o muy bajos, es más sencillo encontrar una solución eficiente de mercado. El Contrato entre TISUR y SMCV sería dicha solución eficiente, toda vez que establece cláusulas específicas que mitigan los potenciales riesgos que pudieran presentarse durante las transacciones dentro de su periodo de duración.

<sup>17</sup> A manera de referencia, se señaló un volumen igual o superior a las 700 mil TM por año.

#### b.4 Carga Líquida a Granel

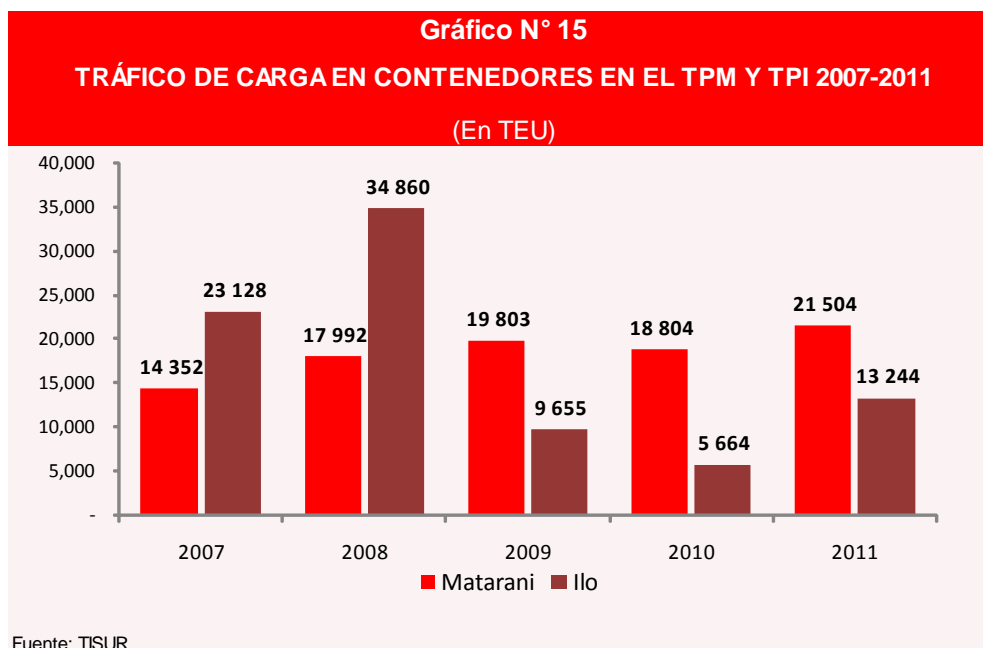
42. La carga líquida a granel movilizada durante el año 2011, según tipo de producto, es liderada por el ácido sulfúrico (352 952 TM); a éste se suman otras cargas (aceite y sulfhidrato de sodio - NaSH) que concentran el 11% del total de la carga líquida a granel. (Ver gráfico N°14)



#### b.5 Contenedores

43. El tráfico de carga de contenedores para el TPM y el TPI mantiene la misma proporción relativa del año pasado (medido en TEU); no obstante, tanto para el caso de Matarani como de Ilo, el total de carga contenedorizada se incrementó en 14% y en 134%, respectivamente. En el año 2011, el total de TEU movilizado fue de 21 504. (Ver gráfico N°15)
44. Cabe recordar que, en el año 2004, como parte del proceso de revisión tarifaria a cargo del OSITRAN, se desreguló la tarifa del servicio de uso de muelle para contenedores (llenos y vacíos de 20 y 40 TEU), al verificarse la existencia de condiciones de competencia.





## V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS

### V.1 Tarifas reguladas

45. Con la firma del Contrato de Concesión, la cláusula 1.57 en dicho documento estableció el concepto de tarifas en TISUR como los pagos por concepto de un servicio específico que el Concesionario o el Operador principal recibirá de un cliente del TPM. La aplicación de las mismas fue desarrollada en la Sección 6 (cláusula 6.1) sobre Tarifas e Ingresos.
46. Asimismo, el Anexo 6.1 indicó las condiciones para el acceso garantizado a los usuarios del puerto, las revisiones de los niveles o estructura de las tarifas máximas, la unidad de cobro de las tarifas, la aplicación de las tarifas máximas, las bases de cobro y aquellos cobros no incluidos en la Concesión.
47. Posteriormente, la Adenda N°2, entre otros aspectos, sustituyó el numeral 6.1 del Contrato de Concesión en relación con las Tarifas de la Concesión, indicando que el Concesionario podrá aplicar para los servicios que presta bajo régimen de regulación, niveles tarifarios por debajo de las tarifas máximas establecidas en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión y por las resoluciones tarifarias de OSITRAN, de conformidad con las políticas comerciales y con las normas que regulan su funcionamiento.
48. Asimismo, dicha adenda definió que, en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo denominado RPI-X (inflación menos factor X), cuya metodología y reglas se establecen en lo añadido en el Anexo 6.1 por la Adenda N°2 y en las disposiciones de OSITRAN.
49. De otro lado, se estableció que la fijación de tarifas para la prestación de nuevos servicios se regulará por lo establecido en las disposiciones de OSITRAN, siendo TISUR y OSITRAN los únicos que podrán realizar propuestas tarifarias.

50. A la fecha, las dos revisiones tarifarias de la Concesión han permitido la evolución de las tarifas reguladas a la nave (amarre/desamarre y uso de amarradero) y a la carga (fraccionada, rodante, granel sólido y granel líquido, entre otros servicios), trasladando las ganancias de productividad del Concesionario a los usuarios.
51. Como resultado de la aplicación del mecanismo RPI-X, cada una de las tarifas reguladas desde agosto 2008 hasta agosto 2011, se han reducido. Solo dos de las tarifas reguladas de almacenaje de granos y embarque de pasajeros no han variado en este período, manteniéndose en US\$ 0,05 TM/día y US\$6,00 por pasajero embarcado. (ver cuadro N°3)

<b>Cuadro N° 3</b>					
<b>EVOLUCIÓN DE TARIFAS REGULADAS EN EL TPM (En US\$, no incluye IGv)</b>					
<b>SERVICIO</b>	<b>UNIDAD</b>	<b>Ago. 2008 - Ago. 2009</b>	<b>Ago. 2009 - Ago. 2010</b>	<b>Ago. 2010 - Ago. 2011</b>	<b>Ago. 2011 - Ago. 2012</b>
<b>A la nave</b>					
Amarre / desamarre	Por operación	218,15	206,39	206,39	198,52
Uso de amarradero	Por Mt eslora / Hr.	0,72	0,68	0,68	0,67
<b>A la carga</b>					
Fraccionada	Por tonelada	3,50	3,31	3,34	3,30
Rodante	Por tonelada	54,81	49,74	50,16	49,00
Granel sólido:					
Granos con rendimiento menor de 400 TM/Hr.	Por tonelada	2,73	2,58	2,61	2,56
Granos con rendimiento mayor a 400 TM/Hr.	Por tonelada	4,20	3,97	4,01	2,73
Concentrados menor a 1 000 TM/Hr.	Por tonelada	2,73	2,73	2,73	4,20
Concentrados mayor a 1 000 TM/Hr.	Por tonelada	4,20	4,20	4,20	2,56
Carga líquida a granel	Por tonelada	1,10	1,04	1,05	1,04
<b>Almacenaje granos (día 11 a 20)</b>	TM/ día	0,05	0,05	0,05	0,05
<b>Embarque de pasajeros (provisional)</b>	PAX embarcado	6,00	6,00	6,00	6,00

Fuente: TISUR

## V.2 Tarifas no reguladas

52. A continuación, se presentan las tarifas no reguladas más representativas. Las tarifas por uso de muelle, para contenedores llenos y vacíos de 20 y 40 pies, se han mantenido en el mismo nivel desde el año 2006. Por otro lado, las tarifas por uso de muelle para carga de granel sólido de cereales mantuvieron el mismo resultado entre el 2009 y 2010, al igual que las tarifas para la transferencia y manipuleo de carga fraccionada; sin embargo, las tarifas por uso de muelle para carga de granel sólido de cereales se incrementaron en el 2011 (de US\$2,50 a US\$ 2,61 y de US\$4 a US\$ 4,20, de acuerdo con el total de descarga) como resultado del uso de mejoras en el sistema de manejo de granos por parte del Concesionario. (Ver cuadro N°4)

Cuadro N° 4								
EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS NO REGULADAS EN EL TPM (En US\$, no incluye IGV)								
SERVICIOS A LA CARGA	Unidad de Cobro	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Uso de muelle</b>								
Carga fraccionada Bolivia	TM	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50	3,50
Contenedores 20 pies vacíos	Por unidad	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00
Contenedores 40 pies vacíos	Por unidad	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00
Contenedores 20 pies llenos	Por unidad	50,00	65,00	65,00	65,00	65,00	65,00	65,00
Contenedores 40 pies llenos	Por unidad	80,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00
Carga granel sólido cereales (para descargas menores a 400 tm x hora)*	TM	3,50	2,50	3,32	2,50	2,50	2,50	2,61
Carga granel sólido cereales (para descargas mayores a 400 tm x hora)*	TM	3,52	3,52	3,80	4,00	4,00	4,00	4,20
Carga granel líquido cabotaje	TM	-	-	-	-	-	-	-
<b>Transferencia carga fraccionada</b>	TM	1,70	1,70	1,85	2,65	2,65	2,65	2,65
<b>Manipuleo carga fraccionada</b>	TM	1,70	1,70	1,70	2,50	2,50	2,50	2,50
<b>Alquiler grúa más de 15 TM</b>	Por hora	80,00	80,00	80,00	100,00	100,00	100,00	100,00
<b>Alquiler montacarga 5000-7200 lb</b>	Por hora	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00

\*Carga en Tránsito.

Fuente: TISUR

### V.3 Cargos de Acceso

53. El Reglamento de Acceso (REA) de TISUR establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales del Terminal Portuario de Matarani, los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los contratos y/o mandatos de acceso.
54. Dicho documento establece la lista de servicios esenciales del recinto portuario, los cuales son: practicaje, remolcaje, estiba, desestiba, abastecimiento de combustible, amarre y desamarre, transferencia o tracción de carga, los mismos que se encuentran bajo el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA).
55. El servicio de practicaje<sup>18</sup> está definido como la prestación a la nave por medio de un práctico titulado y autorizado para asesorar al capitán en maniobras y reglamentaciones náuticas en las operaciones portuarias. Al cierre del año 2011, el nivel de cargo establecido para el servicio de practicaje es de US\$0,00. Cabe destacar que la sexta adenda suscrita entre TISUR y Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) para los servicios de practicaje se celebró el 16 de enero de 2011. A través de ésta, se extiende los servicios de la empresa de practicaje hasta el 31 de enero de 2013.
56. Por su parte, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque o cambio de sitio. Al cierre del año 2011, TRAMARSA y TISUR han suscrito un contrato de acceso

<sup>18</sup> Actualmente, dichos servicios son prestados únicamente por TRAMARSA, empresa vinculada a TISUR.

sobre el servicio esencial, para el cual se estableció un cargo de US\$ 0,003 por Toneladas de Registro Bruto (TRB).

## VI. INVERSIONES

### Compromisos de inversión

57. Mediante la suscripción del Contrato el 17 de agosto de 1999, el Concesionario se comprometió a realizar durante los primeros 5 años de concesión inversiones obligatorias y mejoras eventuales, de acuerdo a lo indicado en su Propuesta Técnica y bajo lo establecido en el Anexo 5.5 (Bi) y el Anexo 5.5 (Bii) del Contrato de Concesión.
58. No obstante, a través de la Adenda N°1, las partes acordaron modificar el Anexo D, correspondiente a la Propuesta Técnica del Contrato en lo referente al cronograma de mejoras obligatorias y eventuales, así como los formatos incluidos en el Anexo 5.5 sobre Mejoras Obligatorias y Eventuales.
59. Así, de acuerdo con la Adenda N°1, los compromisos de inversión suman un total de US\$30,97 miles (sin incluir IGV), los cuales incluyen US\$ US\$6,04 miles en mejoras obligatorias; US\$9,18 miles en mejoras eventuales y US\$15,75 miles en mejoras voluntarias.
60. Para el año 2011, TISUR invirtió, principalmente, en obras voluntarias. Por un lado, se desarrolló el sistema de recepción de granos y adecuación de vías por US\$1,29 millones. Por otro lado, se realizó el traslado de los almacenes A1 y B2 por US\$1,52 millones.
61. Al 31 de diciembre de 2011, el Concesionario ha invertido en mejoras voluntarias y obligatorias un total acumulado de US\$ 28,08 miles.

<b>Cuadro N° 5</b>		
<b>INVERSIONES EN EL TPM 2000-2011</b>		
<b>(En Miles de US\$, con IGV)</b>		
	<b>Inversión Contractual</b>	<b>Inversión Ejecutada</b>
Mejoras Obligatorias ( a ejecutarse en el período 2000-2004) <sup>1</sup>	5,69	6,89
Mejoras Eventuales <sup>2</sup>	0,35	0,42
<b>Total de Inversión Contractual (A)</b>	<b>6,04</b>	<b>7,31</b>
Mejoras Voluntarias liquidadas		19,45
Otras inversiones ( no contractual)		1,31
<b>Total de Mejoras Voluntarias (B)</b>		<b>20,77</b>
<b>Total de inversión en Obras Ejecutadas (A+B)</b>		<b>28,08</b>
<b>En ejecución</b>		<b>3,93</b>
Traslado de almacenes A-1 y B-1, Traslado del Sistema de Recepción y Adecuación de vías		1,35
Traslado de almacenes A-1 y B-1, II etapa		2,59
<b>Por ejecutar</b>		<b>122,57</b>
Nuevo Acceso Lado Este		0,65
Acondicionamiento de la Zona 11		2,92
Sistema de Recepción, Almacenamiento, Embarque de Concentrados de Mineral y Amarradero F en Bahía Islay.		119,00

<sup>1</sup> Capítulo VIII Numeral 8.1.1, Adenda N°1

<sup>2</sup> Capítulo VIII Numeral 8.1.2, Adenda N°1

Fuente: Gerencia de Supervisión - OSITRAN.

## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

62. Para el análisis financiero del año 2011, es importante mencionar que los Estados Financieros del ejercicio 2010 han sido reestructurados por la misma empresa. Ésta ha considerado que las inversiones realizadas en el Contrato de Concesión del Puerto de Matarani se encuentran dentro del alcance de la CINIFF 12<sup>19</sup> “Acuerdo de Concesión de Servicios”. En consecuencia, la empresa aplicó los cambios de su política contable de acuerdo con lo establecido en la NIC 8<sup>20</sup> “Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores”.
63. Al 31 de diciembre de año 2011, los ingresos brutos por la oferta de servicios portuarios del Concesionario alcanzaron los S/.76,40 millones, un 11,3% por encima de los ingresos brutos de año 2010. Principalmente, ello se debió al incremento en el tráfico de carga y al mayor grado de eficiencia del puerto en la atención a las naves –menor tiempo de estadía por nave–, aspecto descrito en la Sección VIII sobre Desempeño Operativo.
64. Del total de ingresos brutos del año 2011, un 87,5% (S/. 66,82 millones) correspondió a Servicios a la Carga y un 4,7% (S/. 3,60 millones) a los Servicios a la Nave. Aunque en el año 2008, los servicios a la carga representaron hasta un 91,0% del total de ingresos brutos, dicha estructura de ingresos por tipo de servicio no ha variado significativamente desde el año 2007. (Ver gráfico N°16)

<sup>19</sup> Consejo de Interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera.

<sup>20</sup> Normas Internacionales de Contabilidad.



65. Específicamente, en relación con los servicios portuarios de mayor recaudación, un 83,6% (S/.63,90 millones de soles) de los ingresos brutos corresponden a tres distintos conceptos: “Uso de Muelle” (Servicio a la Nave), “Manipuleo” y “Almacenamiento” (ambos Servicios a la Carga). Asimismo, los servicios de mayor crecimiento en la recaudación de ingresos brutos para el año 2011 fueron “Manipuleo” (+46,2%), “Almacenamiento” (+21,8%) y la “Transferencia de carga” (+45%). Por el contrario, sólo el servicio de “Uso de Muelle” redujo su nivel de recaudación en el año 2011 (-8,1%).(Ver cuadro N°6)

**Cuadro N° 6**  
**INGRESOS POR TIPO DE SERVICIO 2011 EN EL TPM**  
(En miles de S/.)

	2010	2011	Var. %
Uso de Muelle	33,36	30,65	-8,1%
Manipuleo	14,09	20,60	46,2%
Almacenamiento	10,38	12,64	21,8%
Transferencia de Carga	2,77	4,01	45,0%
Alquiler de amarradero	3,19	3,22	1,2%
Alquiler de equipos	1,24	1,29	3,9%
Otros servicios	3,61	3,98	10,2%
<b>TOTAL</b>	<b>68,64</b>	<b>76,40</b>	<b>11,3%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados - TISUR

66. La utilidad neta del período fue de S/.18,23 millones, un 2,9% por encima de los resultados del año anterior; con ello, el total de patrimonio neto creció en 3,9%. Por su parte, si bien la utilidad bruta anual creció en 8,4%, los

resultados relacionados al desempeño operacional reducen a ésta, principalmente, debido al incremento en los costos fijos (+12%) y en los costos variables (+22,4%); ello como consecuencia del mayor gasto en personal (principalmente, remuneraciones) y en servicios prestados por terceros.(Ver cuadro N°7)

67. Al 31 de diciembre de 2011 y de 2010, el Concesionario indica en sus Estados Financieros Auditados no haber realizado operaciones de productos derivados. En efecto, en el año 2011, los gastos financieros se redujeron en 45,2% con relación al año 2010.

<b>Cuadro N° 7</b>		
<b>ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS 2011</b>		
<b>(En Miles de S/. )</b>		
	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Ingresos por servicios	68,64	76,40
Costos variables	-14,28	-17,47
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>54,36</b>	<b>58,93</b>
Costos fijos	-27,79	-31,14
Otros ingresos	-	18,00
Otros gastos	-44,00	-
<b>Utilidad operativa</b>	<b>26,53</b>	<b>27,81</b>
Gastos financieros	-1 288,00	-706,00
Diferencia en cambio, neta	710,00	-146,00
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>25,95</b>	<b>26,96</b>
Impuesto a la renta	-8 246,00	-8,73
<b>Utilidad Neta</b>	<b>17,71</b>	<b>18,23</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados - TISUR

68. Los activos corrientes de la concesionaria ascendieron a S/. 10,68 millones en el año 2011, un 13% por debajo del registrado en el año 2010, en el cual se alcanzaron S/. 12,3 millones. Dicho cambio responde a la reducción del nivel de Efectivo (-38%), de Cuentas por Cobrar Comerciales (-19%) y Otras cuentas por cobrar (- 35%). (Ver cuadro N°8)
69. No obstante, dentro del activo corriente, los seguros contratados por adelantado aumentaron hasta S/.1,58 millones (+107%) en el 2011. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados 2011, la empresa concesionaria mantiene seguros sobre sus principales activos, de acuerdo con su política de seguros, considerando la práctica internacional de la industria y el riesgo de eventuales pérdidas por siniestros.

<b>Cuadro N° 8</b>		
<b>BALANCE GENERAL 2011</b>		
<b>(En Miles de S/.)</b>		
<b>ACTIVO</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>Activo corriente</b>		
Efectivo y equivalente de efectivo	3 924	2 447
Cuentas por cobrar comerciales, neto	5 566	4 483
Cuentas por cobrar a relacionadas	638	805
Otras cuentas por cobrar	731	473
Suministros y repuestos	683	902
Seguros contratados por anticipado	761	1 578
<b>Total Activo corriente</b>	<b>12 303</b>	<b>10 688</b>
Instalaciones, maquinarias y equipo, neto	10 536	19 236
Intangibles, neto	82 033	85 005
<b>Total Activo</b>	<b>104 872</b>	<b>114 929</b>
<b>PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>		
<b>2010</b>	<b>2011</b>	
<b>Pasivo corriente</b>		
Cuentas por pagar comerciales	1 001	1 976
Cuentas por pagar relacionadas	366	335
Otras cuentas por pagar	5 230	4 042
Obligaciones financieras	8 858	8 413
<b>Total pasivo corriente</b>	<b>15 455</b>	<b>14 766</b>
Obligaciones financieras	4 001	11 419
Pasivo por impuesto a la renta diferido	11 043	11 463
<b>Total pasivo</b>	<b>30 499</b>	<b>37 648</b>
<b>Patrimonio neto</b>		
Capital social	19 091	19 091
Reserva Legal	3 818	3 818
Resultados acumulados	51 464	54 372
<b>Total patrimonio neto</b>	<b>74 373</b>	<b>77 281</b>
<b>Total pasivo y patrimonio neto</b>	<b>104 872</b>	<b>114 929</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados - TISUR

70. La cuenta de “instalaciones, maquinaria y equipo” se incrementó en 83% en el año 2011 hasta alcanzar los S/. 19,24 millones; específicamente, la empresa realizó adiciones a este rubros por S/.9,2 millones, con lo cual se explica el cambio.
71. Asimismo, la empresa concesionaria indica en sus Estados Financieros que, al 31 de diciembre de 2011, mantiene activos fijos adquiridos bajo contratos de arrendamiento financiero por un valor neto en libros de aproximadamente S/.10,31 millones (S/. 2,95 millones al cierre del año 2010) que corresponden,



principalmente, a maquinarias y equipos. Ello, se refleja en el pasivo a través de las obligaciones financieras (+185%), las cuales incluyen el total de arrendamientos financieros, préstamos y pagarés bancarios.

72. Con ello, el pasivo total de la concesionaria ascendió a S/. 37,65 millones, 23% por encima al registrado al cierre del año anterior (S/. 30,50 millones). Ello se explica por el incremento de las Cuentas por pagar comerciales (+97%) y las obligaciones financieras mencionadas anteriormente. Parte de las cuentas por pagar comerciales están compuestas por compromisos con empresas relacionadas: Almacenes del Pacífico Sur, Trabajos Marítimos, Corporación General de Servicios, Soluciones y Servicios Integrados de Telecomunicaciones, Primax, Agencias Ransa, Fundación Romero y Santa Sofía Puertos.
73. Cabe destacar que para la empresa concesionaria, el saldo de la estimación para cuentas de cobranza dudosa, registrado al 31 de diciembre de 2011 y de 2010, cubre adecuadamente el riesgo de crédito de la empresa.
74. Por su parte, los ratios financieros de la empresa concesionaria, en particular, los ratios de rentabilidad indican que ésta utiliza eficientemente sus activos. Para el 2011, se observa una reducción de los márgenes de rentabilidad de la concesionaria en relación con las ventas. De la misma manera, no se observa mayores cambios en la rentabilidad en relación al patrimonio y los activos (ROE y ROA, respectivamente). Asimismo, el ratio de endeudamiento de la empresa se incrementó de 0,41 en el año 2010 a 0,49 en el año 2011, como consecuencia del incremento de las cuentas por pagar indicadas y de obligaciones financieras de la Concesionaria, relacionadas con arrendamientos financieros y préstamos y pagarés con los bancos (+185%). (Ver Cuadro N°9)
75. El ratio de liquidez en el 2011 indica que la empresa mantiene la capacidad de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo, a través de los recursos recaudados en este año, como fondos de manejo para sus operaciones corrientes. (Ver Cuadro N°9)

**Cuadro N° 9**  
**RATIOS FINANCIEROS 2011 - TPM**

RATIO	2011	2010
<b>Ratios de Liquidez</b>		
Liquidez general	0,72	0,80
Prueba Ácida*	0,53	0,66
<b>Ratios de Rentabilidad</b>		
Margen operativo	0,36	0,39
Margen neto de utilidad	0,24	0,26
Rentabilidad neta del patrimonio (ROE)	0,24	0,24
Rentabilidad de la inversión (ROA)	0,16	0,17
<b>Ratios de Gestión</b>		
Rotación del activo	0,66	0,65
Rotación del patrimonio	0,99	0,92
<b>Ratios de Solvencia</b>		
Endeudamiento	0,49	0,41

(\*) Prueba Ácida = (Efectivo y equivalente de efectivo + Cuentas por cobrar comerciales + Existencias) / Pasivo Corriente  
Fuente: Estados Financieros Auditados TISUR.

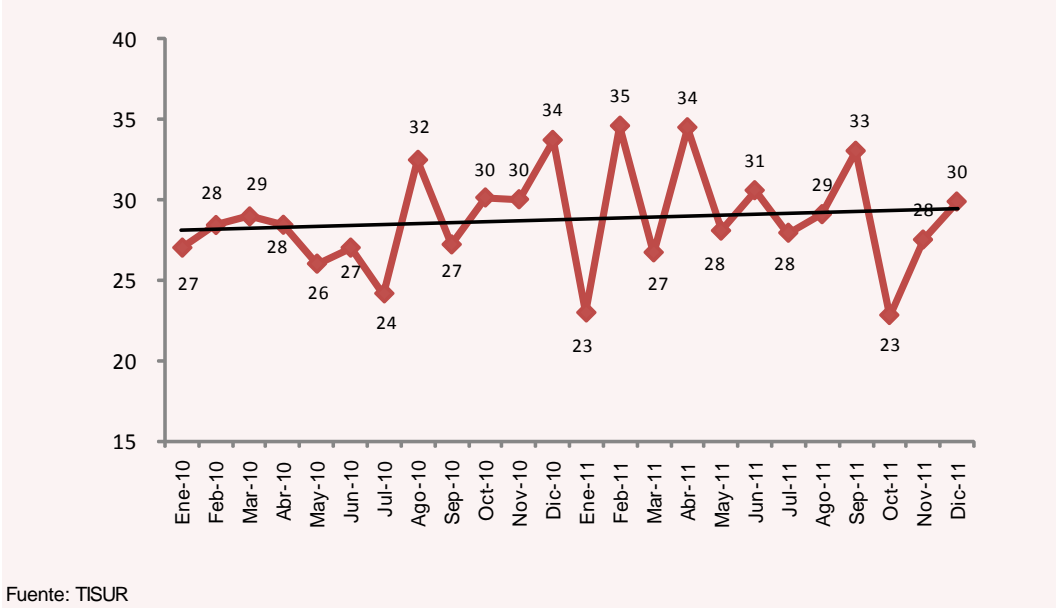
## VIII. DESEMPEÑO OPERATIVO

76. Para la evaluación del desempeño operativo del TPM en el año 2011, se han considerado los siguientes indicadores, de acuerdo con los diversos tipos de carga en la Concesión: permanencia de naves (horas/nave y horas/TM), ocupación de amarraderos (% de ocupación), rendimiento de descarga de granos (TM/Hora), rendimiento de embarque de minerales (TM/hora) y rendimiento de contenedores (contenedor/hora).
77. Adicionalmente, según indica el Contrato de Concesión, como parte de su desempeño, TISUR está obligado a mantener los programas de certificación de calidad en cumplimiento de las diversas normas establecidas en la cláusula 1.21 “Estándares Básicos” del Contrato de Concesión, entre las que se encuentran International Standards Organization (ISO), Icoterms, entre otros.

### Permanencia de naves

78. Este indicador mide la estancia promedio de las naves en un amarradero, dada una estructura de carga, volumen y tecnología utilizada, y el ratio se obtiene del cociente tiempo total (horas), durante el cual el amarradero está ocupado sobre el número de naves atendidas en dicho amarradero. Considerando que los costos de las naves se incrementan con el tiempo que éstas permanecen en el puerto, existirá una mayor eficiencia en la medida que la estancia promedio de las naves en el amarradero sea cada vez menor.
79. Durante los meses de 2011, el indicador de permanencia por amarradero ha mostrado resultados entre las 23 y 35 horas/nave, de acuerdo con los datos de la empresa concesionaria, lo cual arroja un promedio anual de 29 horas/nave. (Ver gráfico N°17)

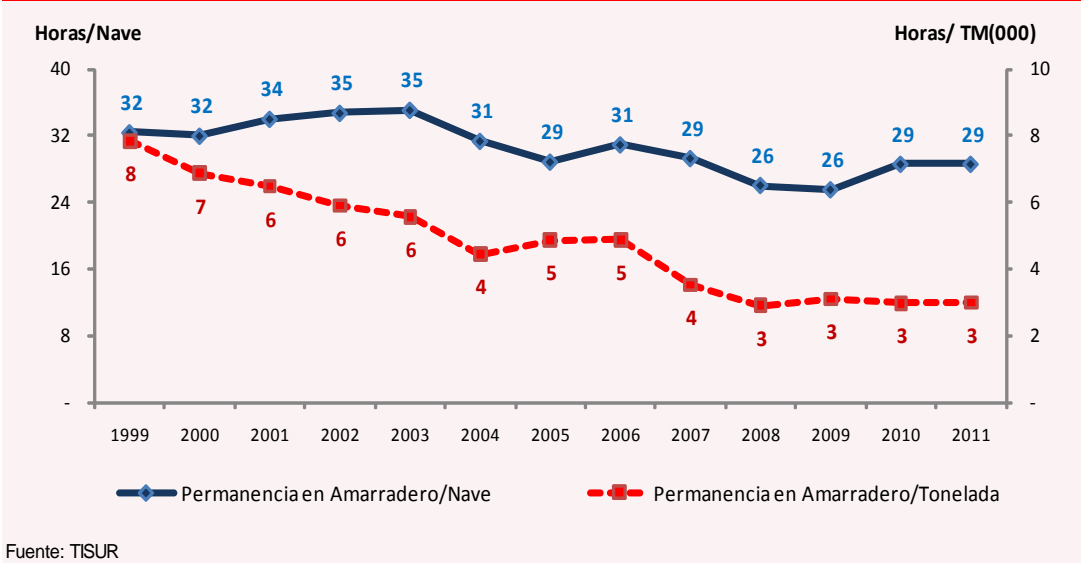
**Gráfico N° 17**  
**EVOLUCIÓN DE LA PERMANENCIA DE NAVES EN EL TPM 2010-2011**  
(Horas/Nave)



Fuente: TISUR

80. En términos comparativos, durante los meses de 2011, la medición del indicador de permanencia de la nave (horas/miles de TM) se reduce hasta un promedio anual de 3 horas/miles de TM, revelando la reducción progresiva del tiempo utilizado para el tránsito de carga. Ello responde a las adquisiciones en equipamiento especializado de la Concesionaria como la grúa Gotwald (capacidad de descarga de 63 TM), la grúa Liebherr (100 TM de capacidad máxima), entre otras. (Ver gráfico N°18)

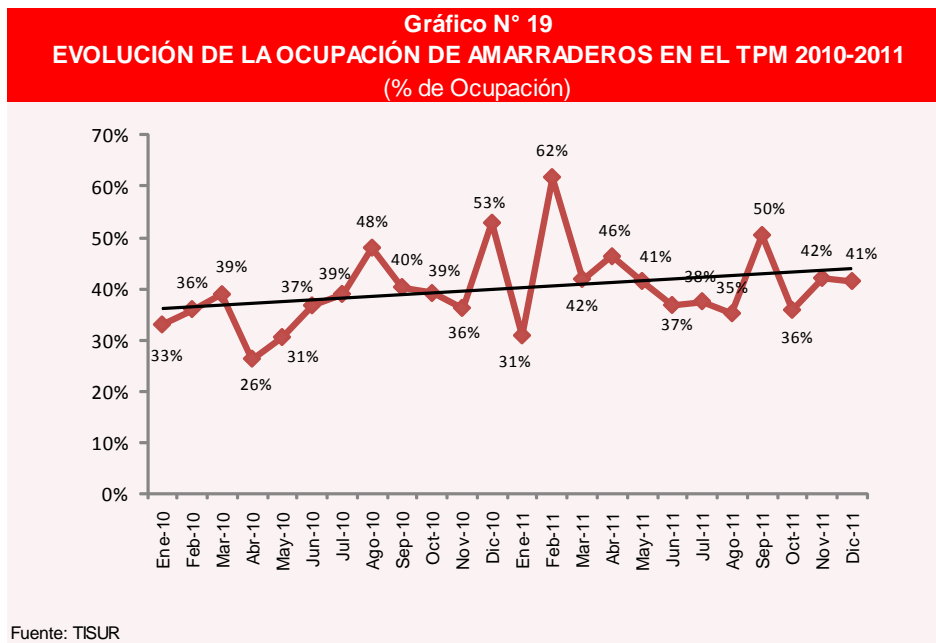
**Gráfico N° 18**  
**INDICADORES DE PERMANENCIA DE NAVES EN ELTPM 2002-2011**



Fuente: TISUR

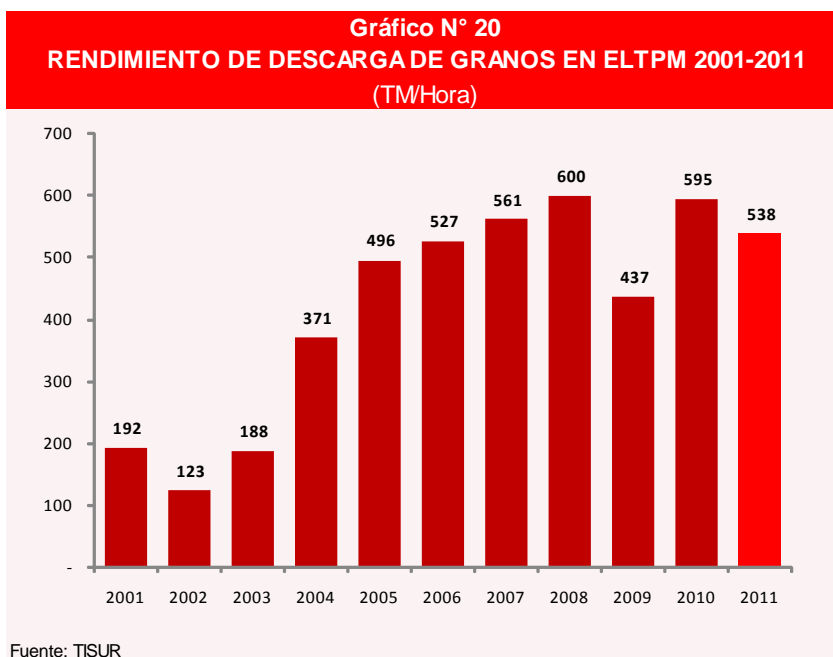
### Ocupación de amarraderos

81. La tasa de ocupación del TPM se determina mediante la relación entre el tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias y el tiempo neto disponible derivado por la capacidad instalada del terminal (descontadas las horas de cierre del puerto por fuerza mayor). Este indicador de infraestructura tiene relación con los riesgos de congestión del puerto; y en el caso particular del TPM, con la aplicación de condiciones específicas que activan las inversiones eventuales establecidas en el Contrato de Concesión.
82. El TPM cuenta con 3 amarraderos: A, B y C. El amarradero A es básicamente multipropósito, mientras que los amarraderos B y C cuentan con equipamiento especializado para la descarga de granos y embarque de concentrados de mineral, respectivamente.
83. Este indicador se incrementó desde mediados del año 2010, principalmente, a partir del mes de agosto (48%). En el año 2011, este indicador se incrementó, significativamente, en febrero, hasta alcanzar un 62% (máximo alcanzado desde el diciembre de 2010). (Ver gráfico N°19)

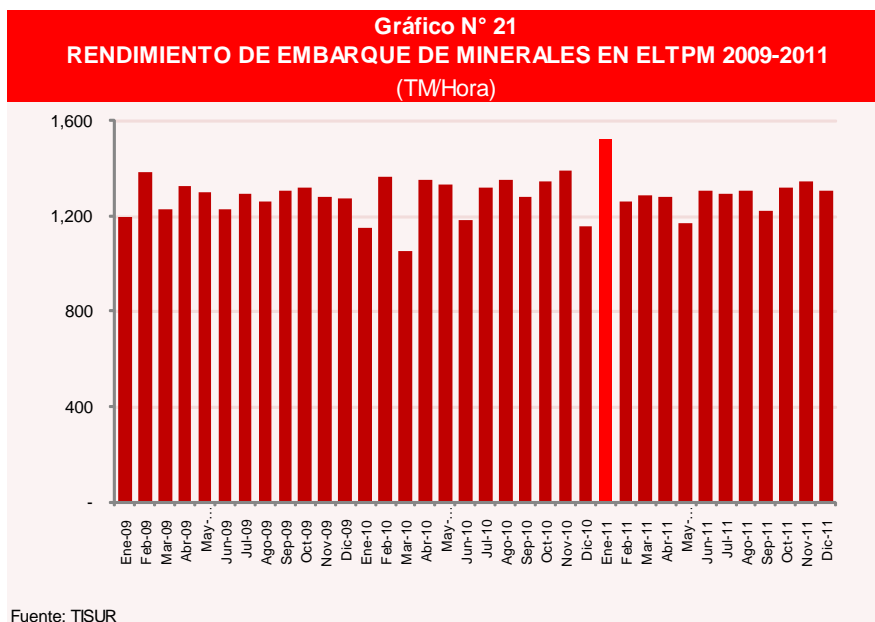


### Rendimiento de operaciones por tipo de carga

84. El indicador de rendimiento de descarga de granos considera que la productividad portuaria se mide por el volumen de embarque o descarga por unidad de tiempo, la que a su vez depende del tipo de carga y de la tecnología empleada. Para la descarga de granos, el TPM cuenta con un sistema de torres neumáticas absorbentes y fajas transportadoras para el embarque de los concentrados de granos. Estos equipos difieren en términos de rendimientos, dependiendo del tipo de granos o concentrados, características de la bodega de la nave, humedad, entre otros factores. Al 2011, el rendimiento de descarga de granos fue de 538 TM/hora, por debajo de los 595 TM/hora del 2010. (ver gráfico N°20)

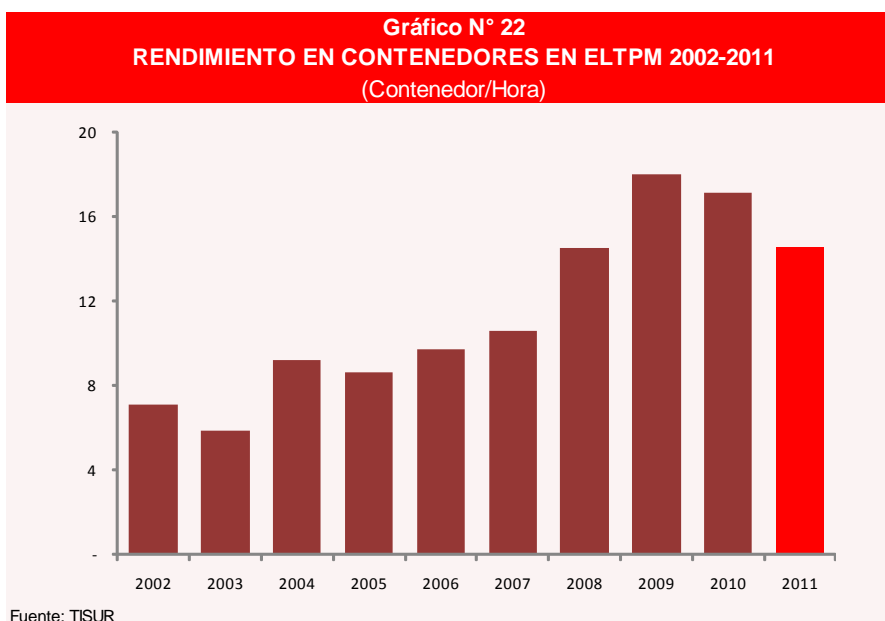


85. En cuanto al rendimiento de embarque de minerales, desde el año 2009 se presencié una tendencia creciente. Específicamente, de acuerdo con la información disponible, el crecimiento registrado en el rendimiento de embarque de minerales en el año 2009 fue de 20,2% en relación al año anterior. No obstante, entre enero del 2009 y noviembre del 2010, sólo tres meses de este último año (enero, marzo y junio) obtuvieron resultados por debajo de las 1200 TM/hora. Por su parte, durante el año 2011, sólo en el mes de mayo (1167 TM/hora) no se alcanzó el rendimiento de 1200 TM/hora. (Ver gráfico N°21)



86. Como se observa, durante el periodo 2002-2011, el rendimiento en la movilización de contenedores se ha incrementado constantemente desde el año 2008 a la fecha. No obstante, el año 2011 presentó un rendimiento similar

al del año 2008 (15 contenedores/hora), aunque ello muestra una reducción del indicador en relación a los años 2010 (-15%) y 2009 (-19%). (Ver gráfico N°22)



## IX. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

87. Por el Contrato de Concesión, TISUR está obligado a los siguientes pagos en favor del Estado:
- **Retribución:** Además del pago inicial realizado por el Concesionario al Estado (USD 9,68 millones), la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión establece que TISUR debe pagar mensualmente el 5% de los ingresos brutos del mes inmediatamente anterior. Dicho pago es transferido por OSITRAN, desde el año 2004, al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN (50%), y a la Región Arequipa, Municipio Provincial de Islay y Municipios Distritales (50%).
  - **Aporte por Regulación:** Corresponde al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, tal como establece la cláusula 4.21 del Contrato de Concesión sobre Tasa Regulatoria.
88. Al cierre del año 2011, los montos de retribución al Estado han evolucionado a la par del crecimiento de los ingresos de la Concesión entre el 2010 y 2011. (Ver cuadro N°10).

<b>Cuadro N°10</b>			
<b>RETRIBUCIÓN AL ESTADO 2010-2011</b>			
<b>(En US\$)</b>			
<b>TRIMESTRE</b>	<b>TRIM</b>		
	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>Var%</b>
I	970 904	786 270	23,5%
II	1 072 621	768 023	39,7%
III	906 280	874 648	3,6%
IV	919 309	901 995	1,9%

Fuente: TISUR

## ANEXOS

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A. TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>(1)</sup>
1	Infraestructura	Terminal Portuario Matarani	Contrato Concesión
2	Fecha de suscripción	17 de agosto de 1999	p. 57
3	Plazo de concesión	30 años (prorrogable hasta un máximo de 60 años)	Cláusula 3.1 Cláusula 3.2
4	Adendas	Fecha de suscripción: • Adenda 1 : 26 de julio del 2001 • Adenda 2: 24 de julio de 2006	Adenda 1 Adenda 2
5	Factor de competencia	Mayor pago inicial al Estado (precio base de US\$ 9.5 millones). Monto ofertado: US\$ 9.68 millones.	Bases del concurso
6	Capital mínimo	US\$ 3 millones	Cláusula 11.1.11 (p. 30)
7	Garantías a favor del concedente	Garantía de fiel cumplimiento: • Monto mínimo US\$ 5 millones durante el período quinquenal. • US\$ 2 millones durante período remanente.  Garantías de los inversionistas estratégicos (adquiere obligaciones contraídas por concesionario)	Cláusula 10.1 (p.28)  Cláusula 10.3 (p. 28)
8	Garantías a favor de concesionario	No se precisa	
9	Compromiso de inversión	Mejoras obligatorias : US\$ 6,04 millones Mejoras eventuales: US\$ 9,18 millones Mejoras voluntarias: US\$ 15,75 millones Total : US\$ 30,97 millones (sin incluir IGV)	Adenda 1 Anexo D.
10	Solución de controversia	• Negociación • Controversias técnicas (designación de perito) • Controversias no técnicas (Cámara Comercio de Lima, monto mayor US\$ 1 millón)	Cláusula 17.1 (p.42) Cláusula 17.2 (p.42) Cláusula 17.3 (p.42-43)
11	Penalidades	• En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión.  • Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento.	Cláusula 5.7 (p. 16)

<sup>(1)</sup> TUI actualizado del Contrato de Concesión que incluye las adendas 1 y 2. (11/08/2006)



<b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b>			
<b>CONCESIONARIO: TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A. TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI</b>			
<b>Fecha de actualización: 27 de junio de 2012</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>(1)</sup>
12	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento de la Vigencia de la Concesión</li> <li>• Incumplimiento por el Concesionario y resolución del presente Contrato.</li> <li>• Incumplimiento del Concedente y resolución del presente Contrato por parte del Concesionario.</li> <li>• Resolución opcional por el Concedente.</li> <li>• Si un Evento de Fuerza Mayor no es superado transcurrido el plazo de doce (12) meses continuados.</li> <li>• Por la sustitución, o la eliminación, de un Inversionista Estratégico, Operador Principal o Concesionario sin la debida aprobación de OSITRAN.</li> <li>• Por cualquier incumplimiento de la Cláusula 16.1.2.</li> <li>• Destrucción total del Terminal Portuario.</li> <li>• Por acuerdo entre las Partes.</li> </ul>	Cláusula 15..1 (p.36)
13	Equilibrio económico	No se precisa	
14	Garantías a favor de acreedores permitidos	Garantía fiduciaria a favor de acreedores permitidos para garantizar Endeudamiento Garantizado Permitido.	Cláusula 21.1 (p.50-51)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguro de responsabilidad de trabajadores y empleadores.</li> <li>• Seguro de responsabilidad y de propiedad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Póliza que cubra el reemplazo de las construcciones, maquinaria y equipo del terminal portuario.</li> <li>- Póliza de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por concepto de defunción, daño, pérdidas o lesiones que pueden sufrir bienes y personas (monto mínimo US\$ 10 millones)</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 20.1 (p.48)  Cláusula 20.2 (p.48) Cláusula 20..2.1 (p.48)  Cláusula 20.2.2 (p.49)
16	Inicio de operaciones	El concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Portuarios a la Fecha de Cierre (17.08.99)	Cláusula 5.2 (p.14)

<sup>(1)</sup> Tuo actualizado del Contrato de Concesión que incluye las adendas 1 y 2. (11/08/2006)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S.A. TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>(1)</sup>
17	Estándares de servicio	“Estándares Básicos”: a) International Standards Organization (ISO) b) International Electrotechnical Commission (IEC) c) British Standards Institution (BSI) d) American National Standards Institution (ANSI) e) American Standards for Testing and Materials f) American Welding Society (AMWELD) g) Uniform Building Code (UBC) h) American Society of Mechanical Engineers (ASME) i) Institute of Electrical and Electronic Engineers (IEEE) j) American Concrete Institute (ACI) k) American Institute of Steel Construction (AISC) l) Incoterms 1999	Cláusula 1.21 (p.6 - 7)
18	Tarifas	Tarifas máximas durante los primeros cinco años de contrato.	Cláusula 6.1 (p. 20-21) Anexo 6.1
19	Revisión de tarifas	Mediante mecanismo RPI – X. Para el cálculo del factor de productividad se utilizará el Índice de Fisher.	Anexo 6.1 Adenda 2
20	Retribución al Estado	5% de los ingresos brutos del mes anterior.	Cláusula 1.9 (p.5) Cláusula 4.2 (p.12)

<sup>(1)</sup> TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las adendas 1 y 2. (11/08/2006)