

2012

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



**Gerencia de Regulación**



**OSITRAN**  
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

# Contenido

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>6</b>
<b>II. SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>8</b>
<b>III. HECHOS DE IMPORTANCIA.....</b>	<b>10</b>
<b>IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO .....</b>	<b>11</b>
IV.1. Tráfico de naves.....	11
IV.2. Tráfico de carga .....	11
<b>V. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>17</b>
<b>VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS .....</b>	<b>19</b>
VI.1. Tarifas reguladas .....	19
VI.2. Cargos de acceso .....	20
<b>VII. INVERSIONES.....</b>	<b>21</b>
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS.....</b>	<b>22</b>
<b>IX. PAGOS AL ESTADO.....</b>	<b>26</b>
<b>Anexo .....</b>	<b>27</b>

## Cuadros

Cuadro N° 1: Servicios prestados en exclusividad .....	8
Cuadro N° 2: Contratos de acceso suscritos con usuarios intermedios en el TPM .....	9
Cuadro N° 3: Rendimiento de operaciones por tipo de carga .....	18
Cuadro N° 4: Tarifario de servicios regulados 2011-2012.....	19
Cuadro N° 5: Estado de ganancias y pérdidas .....	23
Cuadro N° 6: Balance general .....	24
Cuadro N° 7: Ratios financieros .....	25
Cuadro N° 8: Pagos al Estado .....	26

## Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico de naves 2003 - 2012 .....	11
Gráfico N° 2: Tráfico de carga 2003 - 2012 .....	11
Gráfico N° 3: Tráfico de carga según tipo de operación 2003 - 2012 .....	12
Gráfico N° 4: Tráfico de carga boliviana 2003 - 2012 .....	12
Gráfico N° 5: Tráfico de carga sólida a granel 2003 - 2012 .....	13
Gráfico N° 6: Tráfico de carga líquida a granel 2003 - 2012 .....	14
Gráfico N° 7: Tráfico de carga fraccionada 2003 - 2012 .....	14
Gráfico N° 8: Tráfico de carga contenedorizada 2003 - 2012 .....	15
Gráfico N° 9: Tráfico de carga rodante 2003 - 2012 .....	16
Gráfico N° 10: Permanencia de naves 2007-2012 .....	17
Gráfico N° 11: Ocupación de amarraderos 2007-2012 .....	18
Gráfico N° 12: Ingresos portuarios .....	22

## Ilustraciones

Ilustración N° 1: Terminal Portuario de Matarani .....	6
Ilustración N° 2: Servicios portuarios prestados en TPM.....	8
Ilustración N° 3: Inversión en el Terminal Portuario de Matarani 2000-2012 .....	21

# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



## Resumen Ejecutivo

El 17 de agosto de 1999, se firmó el Contrato de Concesión entre el Estado Peruano y la empresa Terminal Internacional del Sur S.A (en adelante, TISUR), para la construcción, conservación y explotación del Terminal Portuario de Matarani (en adelante, TPM). Este puerto está ubicado en la parte sur del Perú, en la provincia de Islay, región Arequipa.

El área de influencia del TPM comprende las 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.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Terminal Internacional del Sur S.A.
Accionistas de la Concesión	Santa Sofía Puertos S.A.: 99,99% Calixto Romero Seminario: 0,01%
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor pago inicial al Estado.
Inversión comprometida	Mejoras obligatorias: USD 6,9 millones (Incluye IGV) Mejoras eventuales: USD 420 miles (Incluye IGV) Mejoras voluntarias: USD 22,1 millones (Incluye IGV)
Inversión realizada al 2012	USD 1,32 millones (Incluye IGV)
Inicio de la Concesión	17 de agosto de 1999
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	2

Este terminal está diseñado para el manejo de carga contenedorizada y carga general (metales, granos, fertilizantes, químicos, entre otros). Durante la vigencia de la concesión, TISUR deberá realizar una inversión de USD 6,04 millones<sup>1</sup> (incluido IGV), distribuida en mejoras obligatorias y eventuales; adicionalmente, el Concesionario podrá realizar inversiones en mejoras voluntarias.

El 2012, TISUR invirtió únicamente en obras de mejoras voluntarias. Por un lado, se desarrolló la segunda etapa del traslado de los almacenes A1 y B1, traslado del sistema de recepción y adecuación de vías por un monto de USD 1,32 millones (Incluido IGV). La inversión acumulada a diciembre de 2012 asciende a USD 29,41 millones.

<sup>1</sup> Compromiso de inversión a la firma del Contrato de Concesión.

En el mismo periodo, el TPM atendió 369 naves, las que movilizaron un total de 3,0 millones de toneladas de carga, siendo la más representativa la carga de exportación (45%); además, movilizó 16,8 miles de TEUs. Esto permitió a TISUR alcanzar ingresos por un monto de S/.82,03 millones, este nivel de ingresos se vio influenciado, principalmente, por el reajuste tarifario de los servicios regulados y el incremento del precio de los servicios no regulados.

Al analizar el desempeño de los principales indicadores operativos del TPM en el 2012, se observa que el Concesionario obtuvo una mayor eficiencia en la atención de naves (el indicador de permanencia de naves pasó de 29 horas/nave en el 2011 a 28 horas/nave en el 2012); sin embargo, los indicadores de rendimiento de operaciones por tipo de carga (minerales, granos y contenedores) cayeron con relación al año anterior. Asimismo, la tasa de ocupación de amarradero pasó de 42% en el 2011 a 39% en el 2012, debido al menor tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias.

La información financiera indica que TISUR registró ganancias netas por un monto que asciende a S/. 17,9 millones, monto inferior en 6,0% con respecto al 2011. En ese sentido, a través del Balance General, se puede observar que la empresa ha incrementado sus activos totales en 15,7%, pasando de S/. 114,7 millones en el 2011 a S/. 132,7 millones en el 2012, a consecuencia del incremento de los activos intangibles.

Asimismo, se observa que el Concesionario financia, principalmente, sus operaciones con capital propio (aproximadamente en un 64%); y que ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Los ratios de rentabilidad (Margen operativo y neto) han disminuido debido a los mayores gastos operativos y financieros.

Finalmente, durante el 2012 el monto pagado por concepto de retribución al Estado y aporte por regulación ascendió a S/. 4,1 millones y S/.820 miles, respectivamente, incrementos de 7,2% en ambos conceptos con respecto al año anterior.

# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



### I. Principales Características del Contrato de Concesión

1. El Contrato de Concesión para la construcción, conservación y explotación del TPM, fue suscrito el 17 de agosto de 1999 entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y TISUR y tiene una vigencia de 30 años<sup>2</sup>.
2. El 25 de julio de 2001 se suscribió la Adenda N° 1, la cual modificó la propuesta técnica del Contrato (Anexo D). Asimismo, se modificaron los formatos relacionados a las mejoras obligatorias (Formato 5.5.1 Anexo 5.5 A y Anexo 5.5.2 A) y mejoras eventuales (Formato 5.5.5 Anexo 5.5 BII y Anexo 5.5.6 BII).
3. Posteriormente, el 24 de julio de 2006 se firmó la Adenda N°2, la cual tuvo como finalidad modificar e incluir cláusulas relacionadas al tratamiento de las inversiones no previstas inicialmente en el Contrato de Concesión (mejoras voluntarias), la introducción de precisiones con respecto al título de propiedad de la Concesión, y el establecimiento del mecanismo regulatorio y reglas aplicables a la revisión de las tarifas máximas.

Ilustración N° 1: TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI



<sup>2</sup> La cláusula 3.2 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario podrá solicitar al Concedente la prórroga de la vigencia de la Concesión. En ningún caso el plazo de la Concesión sumado al plazo de cualquier prórroga de la Concesión podrá exceder un máximo de 60 años.

4. El Contrato de Concesión establece trestipos de inversiones: (i) Mejoras Obligatorias, las cuales fueron realizadas durante los primeros cinco años de la Concesión (culminadas en agosto de 2004); (ii) Mejoras Eventuales, estas mejoras están sujetas al cumplimiento de las condiciones denominadas *triggers*; y (iii) Mejoras Voluntarias, estas obras fueron incorporadas en la Adenda 2 al Contrato de Concesión y tienen por objetivo la atención de nuevas demandas y la optimización de las operaciones del TPM.
5. La inversión acumulada a diciembre de 2012 asciende a USD 29,41 millones (Incluye IGV), este monto incluye la inversión en mejoras obligatorias (USD 6,89 millones<sup>3</sup>), mejoras eventuales (USD 420 miles<sup>4</sup>) y mejoras voluntarias (USD 22,11 millones).
6. Conforme a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, 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, de conformidad con sus políticas comerciales y con las normas que regulan su funcionamiento.
7. Adicionalmente, en el caso de revisión de las tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X<sup>5</sup>. Durante los 5 primeros años del periodo de vigencia de la Concesión, las tarifas máximas no serán modificadas. A partir de esta fecha, el Regulador revisará las tarifas a fin de estimar dicho factor de productividad, que se mantendrá durante los 5 años siguientes.
8. La cláusula 4.2 del Contrato de Concesión indica que el Concesionario deberá pagar un Canon como contraprestación al otorgamiento de la Concesión, el cual asciende al 5% de los ingresos brutos mensuales.
9. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar a OSITRAN el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Inicialmente el Contrato de Concesión establece una inversión en mejoras obligatorias de USD 5,69 millones.

<sup>4</sup> Inicialmente el Contrato de Concesión establece una inversión en mejoras eventuales de USD 350 miles.

<sup>5</sup> RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.

<sup>6</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión.

## II. Servicios prestados

10. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho de explotar el Terminal Portuario y ser beneficiario de su aprovechamiento económico por la prestación de servicios portuarios. Estos servicios se clasifican en función a la nave y en función a la carga, de acuerdo al siguiente detalle:

Ilustración N° 2: SERVICIOS PORTUARIOS PRESTADOS EN TPM



11. Asimismo, los servicios portuarios pueden ser clasificados como regulados y no regulados. Los servicios regulados están asociados a una tarifa máxima<sup>7</sup>; mientras que los no regulados son aquellos que se brindan bajo un escenario de competencia o no se ha fijado una tarifa (aunque se preste en condiciones de exclusividad). Con respecto a lo anterior, los siguientes servicios se brindan en condiciones de exclusividad:

Cuadro N° 1 SERVICIOS PRESTADOS EN EXCLUSIVIDAD			
SERVICIOS	ESTADO REGULATORIO	SERVICIOS	ESTADO REGULATORIO
<b>SERVICIOS A LA NAVE</b>			
<b>Amarre y desamarre</b>	Regulado	<b>Uso de amarradero</b>	Regulado
<b>SERVICIOS A LA CARGA</b>			
<b>Uso de muelle</b>			
Carga fraccionada	Regulado	Carga sólida a granel	
Carga rodante	Regulado	Granos	Regulado
Carga líquida a granel	Regulado	Concentrados Cerro Verde	Regulado
Contenedores	No regulado	Resto de concentrados	Regulado
<b>Almacenaje</b>		<b>Manipuleo</b>	
Cerro Verde	No regulado	Contenedores	No regulado
Resto	No regulado	Cargas de Cerro Verde	No regulado
		Resto de cargas	No regulado
<b>Tracción</b>		<b>Otros servicios</b>	
Contenedores	No regulado	Servicios Varios	No regulado
Resto de cargas	No regulado		
Fuente: TISUR			

<sup>7</sup> Prestados exclusivamente por el Concesionario.



12. Cabe resaltar que en el TPM se prestan algunos servicios en condiciones de competencia intraportuaria<sup>8</sup>, estos servicios pueden ser prestados tanto por empresas terceras al operador como por el mismo operador. Así, el Contrato de Concesión permite a TISUR brindar los servicios de practicaje, remolcaje, estiba/desestiba, entre otros, sin condiciones de exclusividad<sup>9</sup>. Actualmente, los servicios de estiba/desestiba son prestados por diversas empresas, entre las que se encuentra TRAMARSA, vinculada al Concesionario; sin embargo, los servicios de practicaje y remolcaje son prestados únicamente por TRAMARSA.
13. Como se muestra en el siguiente cuadro, 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.

Cuadro N° 2 CONTRATOS DE ACCESO SUSCRITOS CON USUARIOS INTERMEDIOS EN EL TPM		
TIPO DE SERVICIO	SERVICIO	PROVEEDOR
A la nave	Practicaje	TRAMARSA
	Remolcaje	TRAMARSA
A la carga	Estiba y desestiba	Cargomar, Cosmos Agencia Marítima, Compañía Minera Ares, Facilidad Portuaria, Inversiones Canopus, J&R Servicios, Océano Agencia Marítima, TRAMARSA y Transuniversal Estibas.

<sup>8</sup> La competencia intraportuaria es aquella que desarrollan las empresas que prestan servicios dentro de un puerto y que no tienen características de monopolio natural.

<sup>9</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).

### III. Hechos de importancia

#### Opinión sobre propuesta de modificación al Contrato de Concesión (Adenda 3)

14. El 07 de junio de 2012, el Concesionario solicitó al Regulador la opinión respecto a la propuesta de modificación al Contrato de Concesión (Adenda 3). El objetivo de esta propuesta fue el incorporar al Contrato de Concesión el área acuática adyacente al área de reserva para su explotación e incluir un monto de retribución especial. Esto con el fin de optimizar dicha área e infraestructura y permitir la atención de nuevas demandas por parte de terceros, dentro del programa de expansión del TPM.
15. De esta manera, el 19 de junio de 2012, mediante Acuerdo N° 1488-419-12-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN aprobó la opinión sobre la propuesta de Adenda al Contrato de Concesión. Así, el Regulador recomendó que, dado que el Concesionario se encontraba coordinando con la minera Xstrata la suscripción de un contrato de largo plazo y que no se conocía la tarifa que cobraría TISUR a dicha empresa por el uso de la faja transportadora hermética, la determinación de la ruptura o no del equilibrio económico financiero y el cálculo de la compensación al Estado se realice luego de la suscripción del mencionado contrato.

## IV. Evolución del tráfico

### IV.1. TRÁFICO DE NAVES

16. En el año 2012, TPM atendió 369 naves, 2,6% menos que lo registrado el mismo periodo del año anterior. Al analizar la evolución del número de naves atendidas en los últimos 10 años, se observa que este ha incrementado en 51,2%, a raíz del importante crecimiento del comercio internacional en la región Arequipa. Con relación a las naves que arribaron al TPM durante el año 2012, el 44% del total fueron de tipo granelero, 25% de carga general y el 14% de tipo portacontenedores.

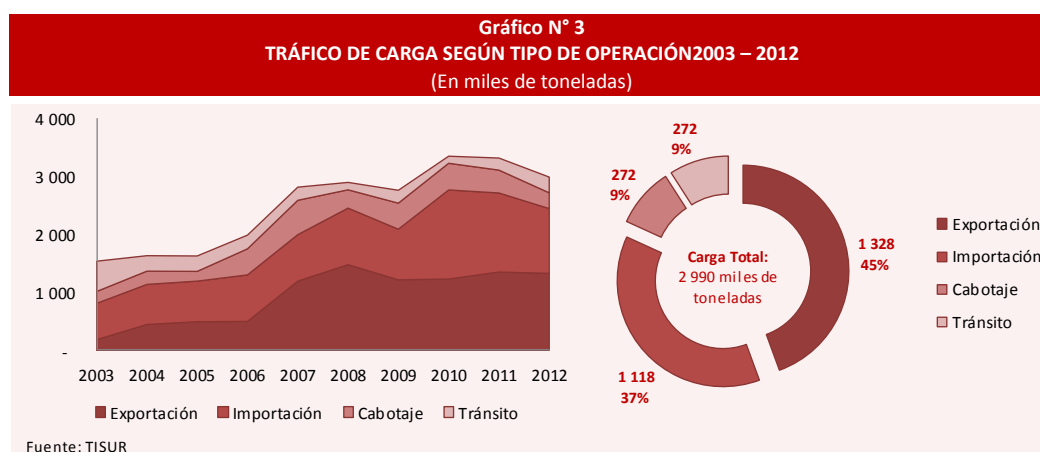


### IV.2. TRÁFICO DE CARGA

17. Durante el periodo 2003-2012, el tráfico de carga en el TPM creció en 8,2% promedio anual. En el año 2012, TPM movilizó cerca de 3,0 millones de toneladas, resultado inferior en 9,9% a lo obtenido el año anterior. Asimismo, analizando la evolución del tráfico mensual de carga, se observa que diciembre fue el mes que transporto el mayor volumen de carga (11,2% del total).



18. Similar comportamiento se observó en el año 2011, el cual presentó una caída en 0,9%. La caída de los dos últimos años se explica principalmente por la desaceleración en la importación de materiales de construcción y la venta de productos mineros derivados del cobre en la región Arequipa<sup>10</sup>.
19. Al analizar el tráfico de carga según el tipo de operación, se observa que esta se encuentra concentrada en la carga de exportación (44,4%) e importación (37,4%), las cuales sufrieron importantes caídas de 1,7% y 18,0% respectivamente, con respecto al 2011. Del mismo modo, la carga movilizada por operaciones de cabotaje y tránsito representaron el 9,1% y 9,0%, respectivamente.



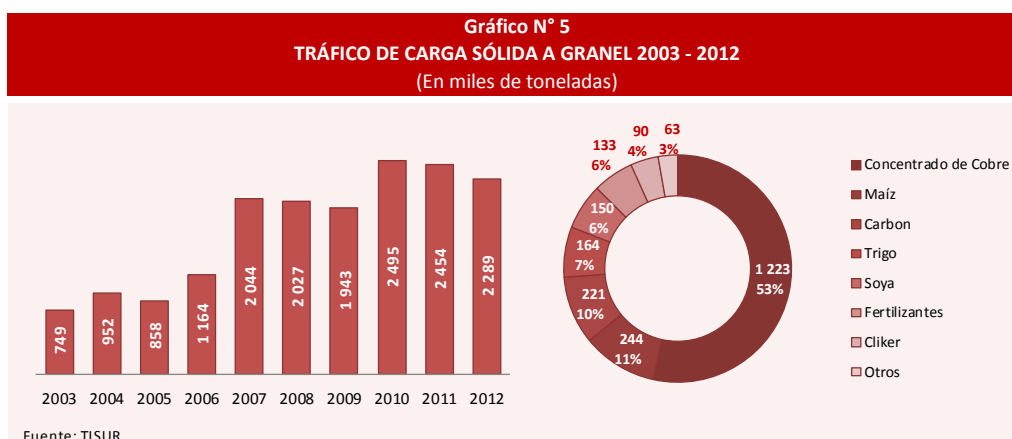
20. La carga movilizada mediante el régimen de cabotaje pasó de 395 miles de toneladas en el año 2011 a 272 miles de toneladas en el año 2012, lo cual representa una disminución del 31,1%. De esta manera, se confirma la tendencia a la baja de la carga movilizada bajo este tipo de operación (en el 2011 descendió 14,3%).
21. Por otro lado, la carga en tránsito mostró un crecimiento de 30,6%, al pasar de 208 miles de toneladas en el 2011 a 272 miles de toneladas en el 2012. Este resultado se vio influenciado por el incremento de la carga boliviana de exportación, la que representa el 54,2% del volumen movilizado de este tipo de carga.



<sup>10</sup> De acuerdo a lo indicado en la "Síntesis Económica de Arequipa a diciembre de 2012" del Banco Central de Reserva del Perú. (Ver link: <http://www.bcrp.gob.pe/docs/Sucursales/Arequipa/2012/sintesis-arequipa-12-2012.pdf>)

## CARGA SÓLIDA A GRANEL

22. El volumen de carga sólida a granel movilizado en el TPM superó los 2,2 millones de toneladas, representando el 76,5% del total de carga del año 2012. Durante el periodo 2003-2012, este tipo de carga creció en promedio 16,0% al año; sin embargo, los años 2011 y 2012 presentaron variaciones negativas de 1,7% y 6,7%, respectivamente, a consecuencia de la desaceleración de la venta de productos mineros.



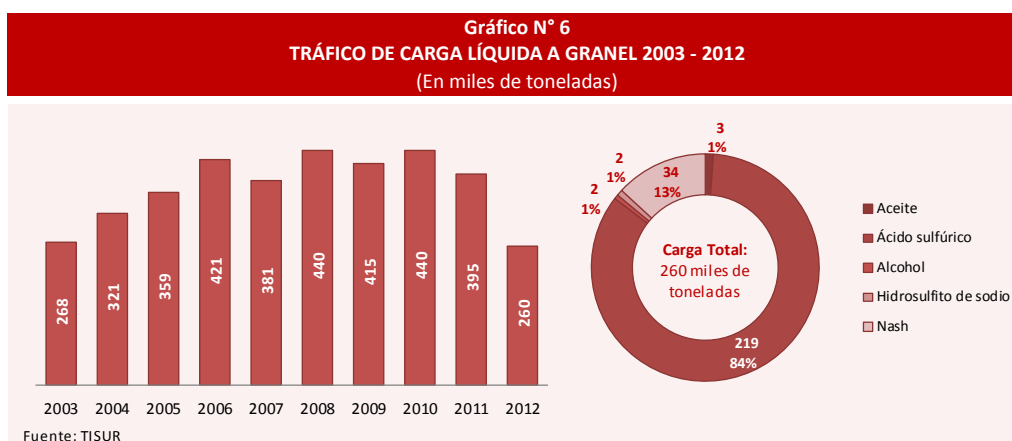
23. Este tipo de carga comprende tres grupos: (i) granos, (ii) concentrados de mineral y (iii) fertilizantes. En el caso de granos, los principales productos comercializados fueron el maíz, trigo y soya, los cuales participan con el 10,6%, 7,2% y 6,5% del total de carga sólida a granel movilizada en el año 2012, respectivamente. Por su parte, los minerales movilizados por el TPM fueron, básicamente, los concentrados de cobre (53,5%) y en menor volumen el carbón (9,7%). En tanto, los fertilizantes contribuyeron con el 5,8% del total de este tipo de carga.

## CONCENTRADOS DE COBRE

24. En el año 2012, este producto alcanzó los 1,2 millones de toneladas movilizadas, esta cantidad fue ligeramente inferior en 0,6% a lo registrado en año anterior. Las empresas que movilizaron este producto fueron: la Sociedad Minera Cerro Verde (SMCV), Xstrata Tintaya y Glencore Perú, las cuales transportan el 80,5%, 15,2% y 4,3% del total de este producto, respectivamente.
25. Cabe destacar que el cambio en las cifras de volumen movilizado de este producto desde el 2007 fue impulsado, principalmente, por las estrategias y compromisos comerciales de la SMCV. Esta empresa, en los últimos 5 años, ha movilizado alrededor de un millón de toneladas por año; en contraste, Xstrata Tintaya ha disminuido la cantidad de concentrado de cobre transportado por el TPM, desde 257 miles de toneladas, en el año 2007, hasta 186 miles de toneladas en el año 2012.

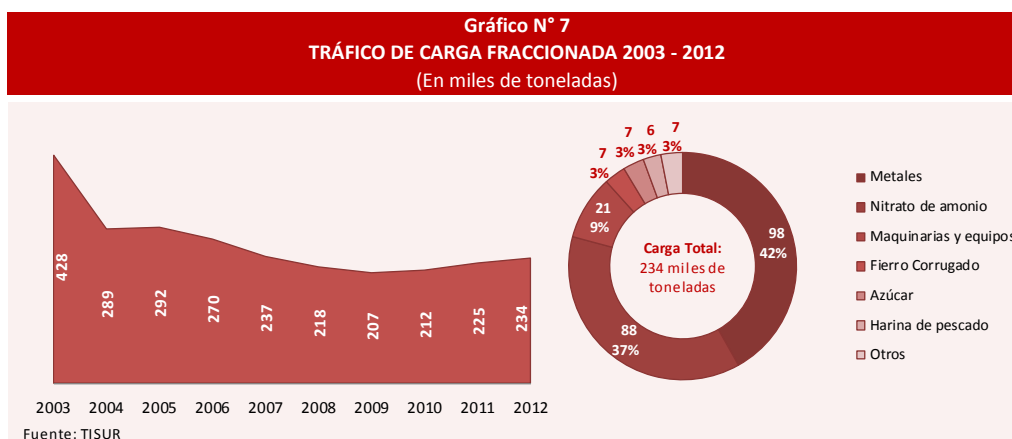
## CARGA LÍQUIDA A GRANEL

26. La carga líquida a granel transportada en el TPM superó las 260 mil toneladas, volumen inferior en 34% comparado con el año anterior. Este resultado se vio influenciado por la menor cantidad de ácido sulfúrico movilizado, el cual representa el 84,3% del total de este tipo de carga. Cabe resaltar que dada la menor producción de cobre en la región y a que este producto es utilizado en el proceso de lixiviación del cobre y en la producción de cátodos, el volumen transportado de ácido sulfúrico disminuyó en 37,9% con respecto al año anterior.



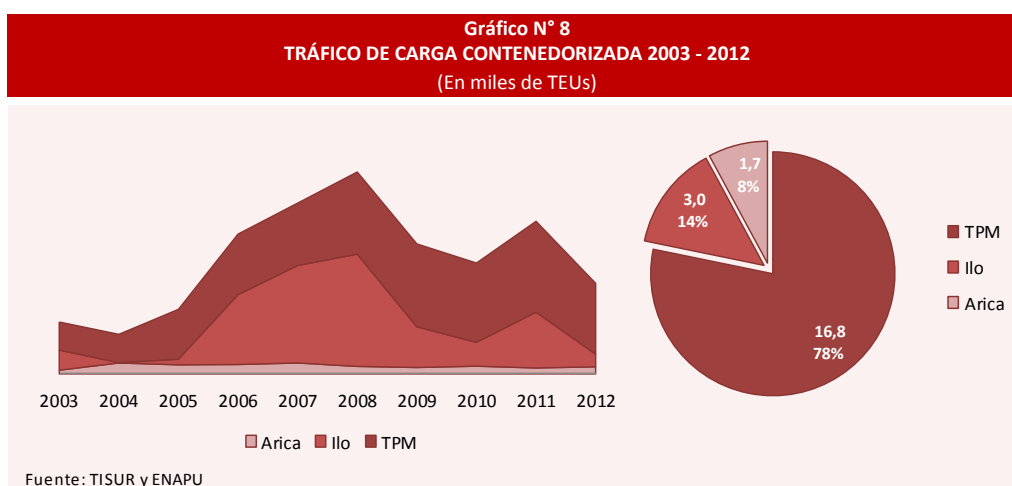
## CARGA FRACCIONADA

27. La carga fraccionada movilizada durante los últimos 10 años ha decrecido en promedio 5,7% al año, manteniendo de esta manera una tendencia negativa; a pesar de los ligeros crecimientos mostrados a partir del año 2010. Así, en el año 2012 se movilizó un total de 234 mil toneladas, cifra superior en 4,1% con respecto al 2011. Los principales productos movilizados, en el 2012, fueron: los metales, con una participación del 42% y nitrato de amonio con el 37% del total de este tipo de carga.



## CONTENEDORES

28. El tráfico de carga contenedorizada en el año 2012 superó los 16,8 miles de TEUs, cantidad inferior en 22,0% con relación a lo registrado el año anterior. Con respecto a la competencia interportuaria que enfrenta el TPM tanto con el Terminal Portuario de Ilo como con el Puerto de Arica, se debe señalar que el TPM movilizó el 78,2% del total de este tipo de carga. Asimismo, es preciso indicar que los tres terminales presentaron resultados inferiores en 22,0%, 77,5% y 20,0% con respecto al año anterior, respectivamente.
29. Al analizar la evolución del tráfico de contenedores en la última década, se observa que el TPM participó con el 59,6% tráfico anual en promedio. Por su parte, el Terminal de Ilo y el Puerto de Arica contribuyeron en promedio con el 31,4% y 9,0% del tráfico de contenedores, respectivamente.



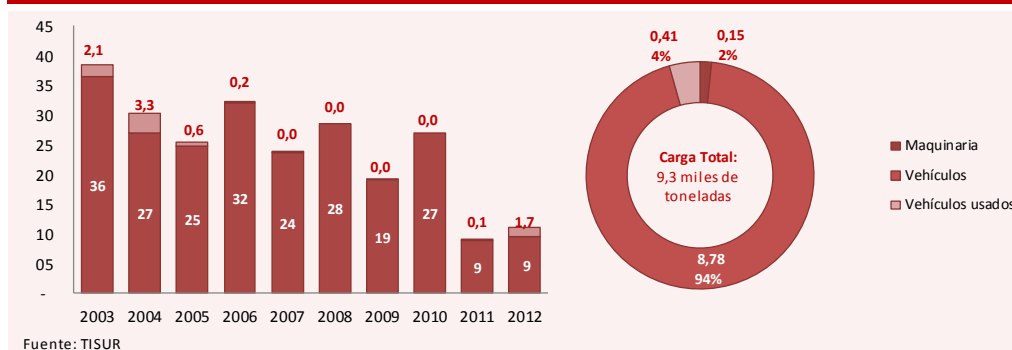
## CARGA RODANTE

30. Este tipo de 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>11</sup> de Ilo, Matarani y de la Zona Franca de Tacna<sup>12</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. Así, durante el periodo 2003-2012, TPM ha movilizó en promedio el 96,4% de la carga rodante transportada mediante ambos terminales.
31. En el año 2012, TISUR movilizó un total de 9,3 mil toneladas de carga rodante, cantidad superior en 7,6% a lo obtenido el año anterior. Este resultado responde al incremento de autos nuevos importados en 16,6% con respecto al 2011.

<sup>11</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>12</sup> Creado por Ley N°27688.

**Gráfico N° 9**  
**TRÁFICO DE CARGA RODANTE 2003 - 2012**  
(En miles de toneladas)



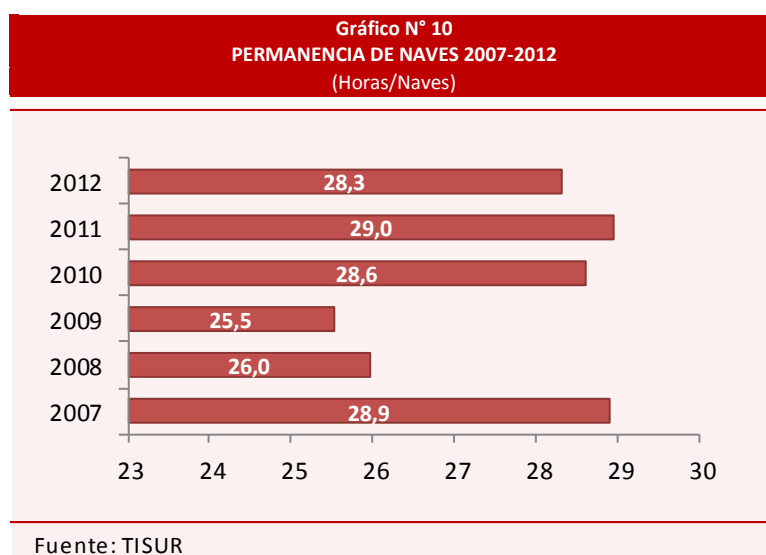


## V. Desempeño operativo

32. Al analizar el desempeño operativo del TPM en el año 2012, se han considerado los siguientes indicadores, según los tipos de carga: (i) Permanencia de naves (horas/nave), (ii) Ocupación de amarradero (% de ocupación), (iii) Rendimiento de descarga de granos (Toneladas/Hora), (iv) Rendimiento de embarque de minerales (Toneladas/Hora), y (v) Rendimiento de contenedores/Hora).

### PERMANENCIA DE NAVES

33. Este indicador<sup>13</sup> mide la estancia promedio de las naves en un amarradero, dada una estructura de carga, volumen y tecnología utilizada. En el año 2012, el Concesionario mostró una mayor eficiencia en la atención de naves en el TPM, lo cual se vio reflejado en menores costos para la nave. Así, este indicador pasó de 29 horas por nave en el año 2011 a 28 horas por nave en el año 2012.



### RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA

34. 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 año 2012, el rendimiento de descarga de granos fue de 535toneladas/hora, por debajo de los 538toneladas/hora del año 2011.

<sup>13</sup> El ratio se obtiene del cociente entre tiempo total durante el cual el amarradero está ocupado y el número de naves atendidas dentro de dicho amarradero.

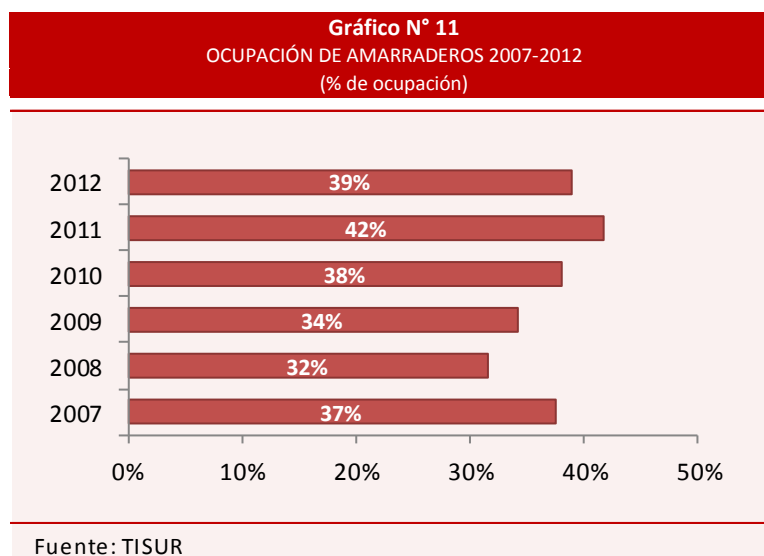
Cuadro N° 3 RENDIMIENTO DE OPERACIONES POR TIPO DE CARGA							
INDICADOR	MEDICIÓN	AÑO					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rendimiento embarque de minerales	Toneladas/Hora	1 126	1 180	1 283	1 272	1 300	1 165
Rendimiento descarga de granos	Toneladas/Hora	612	579	437	595	538	535
Rendimiento Embarque/Descarga de Contenedores	Contenedores/Hora	1	4	6	7	10	8

Fuente: TISUR

35. Del mismo modo, los indicadores de rendimiento de embarque o descarga de minerales y contenedores, en el año 2012, sufrieron caídas de 10,4% y 15,8% respectivamente; a raíz de la disminución del volumen de carga movilizado por ambos tipos de carga.

### OCUPACIÓN DE AMARRADEROS

36. La tasa de ocupación<sup>14</sup> de amarraderos del TPM está vinculado a los riesgos de congestión del puerto y la aplicación de condiciones específicas (Contrato *Trigger*) que activan las inversiones eventuales establecidas en el Contrato de Concesión. Este indicador pasó de 42% en el año 2011 a 39% en el año 2012, a consecuencia del menor tiempo efectivo empleado por las operaciones portuarias.



<sup>14</sup> Esta tasa 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).

## VI. Evolución de tarifas

### VI.1. TARIFAS REGULADAS

37. El Contrato de Concesión define el concepto de tarifa como el pago que recibirá del cliente del TPM por la prestación de un servicio. Así, el Concesionario podrá aplicar para los servicios que presta bajo este régimen, niveles tarifarios por debajo de las tarifas máximas establecidas en el Anexo 6.1 del Contrato de Concesión.
38. Asimismo, la Adenda N° 2 del Contrato de Concesión estableció que en el caso de revisión de tarifas máximas, se aplicará el mecanismo regulatorio denominado RPI-X (inflación menos factor X), cuya metodología y reglas se establecen en el Anexo 6.1 (añadido por dicha Adenda) y en las disposiciones de OSITRAN.
39. A la fecha, las dos revisiones<sup>15</sup> tarifarias que ha tenido el Concesionario han permitido el traslado de ganancias de productividad a los usuarios. Como resultado de la aplicación del mecanismo RPI-X, desde agosto de 2011 hasta agosto de 2012, tanto la tarifa de amarre y desamarre como la tarifa de uso de muelle para carga rodante se han reducido en 1,0% y 51,7%, respectivamente.
40. Caso contrario ocurrió con las siguientes tarifas de uso de muelle para carga fraccionada, uso de muelle para carga líquida a granel, uso de muelle para granos con rendimiento mayor/menor a 400 TM/Hr, uso de muelle para concentrados con rendimiento menor a 1000 TM/Hr y almacenaje de granos sufrieron incrementos de 6,1%, 5,8%, 1,6%, 2,6% y 20,0%, respectivamente.
41. Las tarifas de los servicios de uso de amarradero, uso de muelle para concentrados mayor a 1000 TM/Hr y la descarga/embarque de pasajeros no han sufrido variaciones en este período, manteniéndose en USD 0,67 por metro-eslora/hora, USD 4,2 toneladas por hora y USD 6,00 por pasajero embarcado, respectivamente.

Cuadro N° 4					
TARIFARIO DE SERVICIOS REGULADOS 2011-2012					
(En USD , Sin IGV)					
VIGENTE A PARTIR DE:	17/08/2011	17/08/2012	VIGENTE A PARTIR DE:	17/08/2011	17/08/2012
<b>SERVICIOS A LA NAVE</b>					
Amarre/desamarre	198,52	196,59	Uso de amarradero	0,67	0,67
<b>SERVICIOS A LA CARGA</b>					
<b>Uso de muelle</b>					
Carga fraccionada	3,3	3,5	Carga sólida a granel	2,56	2,6
Carga rodante	49	23,65	Granos con rendimiento menor de 400 TM/Hr	2,56	2,6
Carga líquida a granel	1,04	1,1	Granos con rendimiento mayor de 400 TM/Hr	3,99	4,2
			Concentrados menor a 1 000 TM/Hr	2,73	2,8
			Concentrados mayor a 1 000 TM/Hr	4,2	4,2
<b>Almacenaje de granos (día 11 a 20</b>	0,05	0,06	<b>Descarga/Embarque de pasajeros</b>	6,0	6,0

Fuente: TISUR

<sup>15</sup> La primera revisión fue para el periodo desde agosto de 2004 hasta agosto de 2009 y la segunda revisión fue para el periodo desde agosto de 2009 hasta agosto de 2014.

## VI.2. CARGOS DE ACCESO

42. El Reglamento de Acceso (REA) de TISUR establece las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales del TPM, los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deberán sujetarse los contratos y/o mandatos de acceso. Dicho reglamento establece la lista de servicios esenciales del recinto portuario, los cuales son: practicaaje, 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).
43. El servicio de practicaaje 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. Asimismo, el servicio de remolcaje consiste en halar, empujar o apoyar una nave durante las operaciones de atraque, desatraque o cambio de sitio.
44. Cabe resaltar que TRAMARSA es la única empresa que presta estos servicios. Al cierre del año 2012, ha suscrito la octava y segunda adenda a los contratos de acceso sobre los servicios esenciales de practicaaje y remolcaje respectivamente, con la finalidad de extender la prestación de dichos servicios hasta el 31 de enero de 2014. El nivel de cargo establecido para el servicio de practicaaje y remolcaje son USD 0,00 y USD 0,003 por toneladas de registro bruto (TRB), respectivamente.

## VII. Inversiones

45. La inversión comprometida, inicialmente, por el Concesionario superó los USD 6,04 millones, este monto comprende la ejecución en obras de mejoras obligatorias y eventuales. Asimismo, la Adenda 2 al Contrato de Concesión incorpora la inversión en obras de mejoras voluntarias.
46. Respecto a las mejoras obligatorias, TISUR se comprometió a ejecutar durante los cinco primeros años de Concesión un total de USD 5,69 millones. Al finalizar este periodo<sup>16</sup>, el Concesionario alcanzó un nivel de inversión de USD 6,89 millones, superior en 21,1% a lo establecido inicialmente. Esta inversión fue destinada a la construcción de las siguientes obras: reforzamiento del rompeolas, habilitación de áreas de almacenamiento, ampliación del sistema de descarga de granos y mejoramiento del sistema de carga de minerales.
47. Asimismo, la inversión en mejoras eventuales inicialmente ascendieron a USD 350 mil y están sujetas al cumplimiento de un mecanismo de inicio de obra (denominado contrato *trigger*). La inversión en este tipo de obras superó el monto comprometido inicialmente, alcanzando los USD 420 mil. Las obras de mejoras eventuales realizadas fueron: la cobertura de la faja transportadora de minerales y elevación del muro perimétrico de la zona de almacenamiento de minerales.

Ilustración N° 3: INVERSIÓN EN EL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI 2000-2012



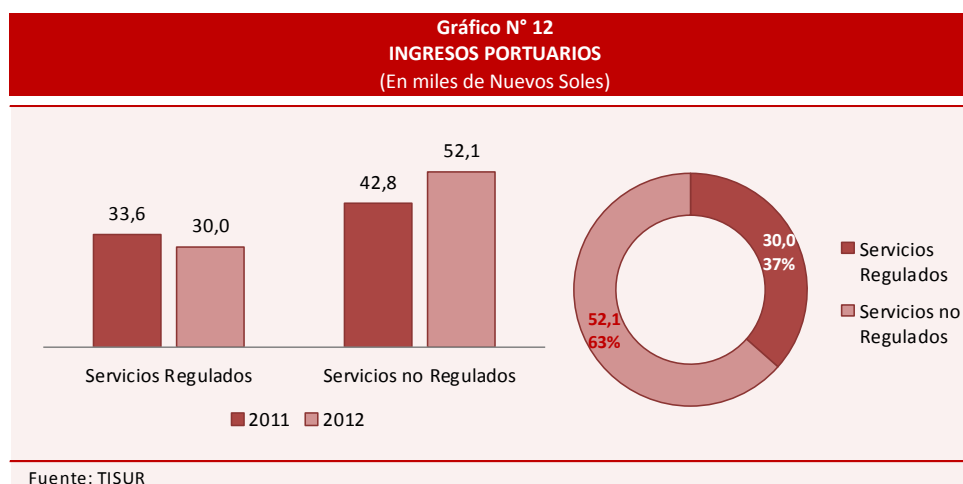
48. Asimismo, la Adenda 2 al Contrato de Concesión incorporó el concepto de mejoras voluntarias, este tipo de mejoras no están contempladas específicamente en el Contrato de Concesión y serán efectuadas en función a la demanda por servicios con el fin de optimizar las operaciones del TPM. Durante el periodo 2002-2012, TISUR ha invertido USD 22,1 millones en este tipo de mejoras.
49. Durante el año 2012 el Concesionario ha invertido USD 1,32 millones, este monto fue destinado a la construcción de obras de mejoras voluntarias (segunda etapa del traslado de los almacenes A1 y B1, traslado del sistema de recepción y adecuación de vías).

<sup>16</sup> Las obras de mejoras obligatorias culminaron en agosto de 2004.

## VIII. Resultados financieros

### ESTADO DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

50. En el año 2012, TISUR obtuvo ingresos por un monto de S/. 82,03 millones, 7,4% más que el año anterior. Esto sustentado en la mayor facturación por los servicios no regulados, los que aumentaron en 21,6% con respecto al año anterior. Los servicios que tuvieron la mayor participación fueron: manipuleo (28,3%), almacenamiento no regulado (18,0%), uso de muelle de concentrados de cobre (16,4%) y uso de muelle de granos (10,3%).



51. Respecto a los costos de operación, éstos representaron el 27,7% de los ingresos totales, alcanzando los S/.22,7 millones; el 40,7% corresponde a pagos realizados a terceros por la prestación de servicios y el 28,9% a gastos de personal. Del mismo modo los gastos operativos del Concesionario registraron un incremento de 18,4% con relación al año 2011, a consecuencia del incremento de los gastos de personal en 45,4%, y depreciación<sup>17</sup> y amortización<sup>18</sup> en 22,8%. Cabe resaltar que los gastos de personal se incrementaron debido al aumento del número de empleados en la empresa (pasó de 420 empleados en el 2011 a 498 empleados en el 2012).
52. De acuerdo a lo anterior, la utilidad operativa alcanzó el monto de los S/.25,9 millones, lo cual significa una disminución de 8,5% con respecto al año anterior. De la misma manera, la utilidad antes de impuesto a la renta sufrió una caída de 7,3%, a consecuencia del incremento de los pagos financieros (intereses y comisiones bancarias) en 106,8% con respecto al 2011, lo cual generó una utilidad antes de impuesto de S/.25,5 millones.

<sup>17</sup> El gasto por depreciación alcanzó los S/. 2,6 millones, el mayor gasto por este concepto se registró en Instalaciones, maquinaria y equipo (61,7%).

<sup>18</sup> El gasto por amortización superó los S/. 5,0 millones, el mayor gasto por este concepto se registró en el rubro "Adiciones a la Concesión", el cual comprende principalmente los costos incurridos para cumplir con los compromisos de inversión acordados con el Estado.

Cuadro N° 5 ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS (En miles de Nuevos Soles)		
Concepto	2012	2011
Ingresos por servicios	82 027	76 397
Costo de servicios	(22 749)	(19 956)
<b>Utilidad bruta</b>	<b>59 278</b>	<b>56 441</b>
Gastos operativos	(33 258)	(28 097)
Otros ingresos	357	18
Otros gastos	(435)	-
<b>Utilidad operativa</b>	<b>25 942</b>	<b>28 362</b>
Gastos financieros	(1 460)	(706)
Diferencia en cambio, neta	1 021	(146)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>25 503</b>	<b>27 510</b>
Impuesto a la renta	(7 592)	(8 449)
<b>Utilidad del año</b>	<b>17 911</b>	<b>19 061</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - TISUR

53. El impuesto a la renta corriente del ejercicio 2012, alcanzó los S/.7,5 millones, a los cuales se adiciona el pago de impuesto a la renta diferido de S/.76 miles, obteniendo como resultado un total de S/.7,6 millones. A raíz de lo anterior, el Concesionario obtuvo una utilidad neta de S/.17,9 millones, 6,0% inferior a las ganancias del año anterior.

#### BALANCE GENERAL

54. Con respecto a la evolución de las cuentas del Balance General, se observa que el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos en 15,7%, pasando de S/.114,7 millones en el 2011 a S/.132,7 millones en el 2012. Dicho incremento fue impulsado principalmente por el aumento de los activos intangibles, los cuales representan el 71,1% de los activos totales del año 2012.
55. El activo corriente registró un incremento del 67,6%, alcanzando los S/.17,9 millones, a consecuencia del aumento en 184,2% de la cuenta por cobrar comerciales (facturas por cobrar), la cual representa el 9,6% de los activos totales del año 2012. Este efecto se vio debilitado por la caída de la cuenta efectivo en 43,0%, a raíz de la menor disposición de efectivo en cuentas corrientes bancarias.
56. Al analizar el activo no corriente, éstos se vieron influenciados principalmente por el incremento de los activos intangibles (en 10,9%), los cuales representan el 71,1% de los activos totales del año 2012. Esta cuenta comprende principalmente los costos en adiciones a la concesión<sup>19</sup>.
57. Con respecto a la composición del activo, se observa que el activo corriente pasó de representar el 9,3% de los activos totales en el año 2011 a 13,5% en el año 2012, producto del incremento de los activos intangibles. Con relación al activo no corriente, este pasó de representar el 90,7% del total de activos en el año 2011 a 86,5% en el año 2012.

<sup>19</sup> Corresponde a los costos incurridos para cumplir con los compromisos de inversión acordados con el Estado.

**Cuadro N° 6**  
**BALANCE GENERAL**  
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2012	2011		2012	2011
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>			<b>PASIVO CORRIENTE</b>		
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 395	2 447	Cuentas por pagar comerciales	2 306	1 976
Cuentas por cobrar comerciales, neto	12 742	4 483	Cuentas por pagar a relacionadas	237	335
Cuentas por cobrar a relacionadas	1 542	805	Otras cuentas por pagar	5 770	4 042
Otras cuentas por cobrar	621	473	Obligaciones financieras	7 640	8 413
Suministros y repuestos	1 007	902	<b>TOTAL PASIVO CORRIENTE</b>	<b>15 953</b>	<b>14 766</b>
Seguros contratados por anticipado	609	1 578			
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>17 916</b>	<b>10 688</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>		
			Obligaciones financieras a largo plazo	21 006	11 419
			Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	11 200	11 124
			<b>TOTAL PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>32 206</b>	<b>22 543</b>
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>			<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>48 159</b>	<b>37 309</b>
Instalaciones, maquinaria y equipo, neto	20 488	19 029			
Intangibles, neto	94 277	85 005	<b>PATRIMONIO NETO</b>		
<b>TOTAL ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>114 765</b>	<b>104 034</b>	Capital social	19 091	19 091
			Reserva legal	3 818	3 818
			Resultados acumulados	61 613	54 504
			<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>84 522</b>	<b>77 413</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>132 681</b>	<b>114 722</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>132 681</b>	<b>114 722</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2012 - TISUR

58. Por el lado del pasivo corriente, este registró un incremento de 8,0%, debido principalmente al aumento de los tributos, aportaciones y contribuciones por pagar<sup>20</sup>. Este efecto se vio debilitado con la caída de la parte corriente de las obligaciones financieras en 9,2%.
59. El pasivo no corriente se incrementó en casi 42,9%, al pasar de S/.22,5 millones en el año 2011 a S/.32,2 millones en el año 2012, a consecuencia del incremento de la porción no corriente de las obligaciones financieras<sup>21</sup> adquiridas por el Concesionario.
60. Al 31 de diciembre de 2012, los resultados acumulados alcanzaron los S/.61,6 millones, lo que incrementó en 9,2% el patrimonio neto de la empresa. Cabe señalar que el patrimonio neto representó el 63,7% del activo total de la empresa. Asimismo, el capital representa el 14,4% del total de activos del año 2012 y está conformado por 19 091 000 acciones de un valor nominal de S/. 1,00 cada una.

## RATIOS FINANCIEROS

61. Al analizar los ratios financieros observamos que la empresa ha visto disminuido sus márgenes operativos y netos, como resultado del aumento de los gastos operativos, el pago de gastos financieros y el incremento del impuesto a la renta. Asimismo, al observar el ROE<sup>22</sup> y el ROA<sup>23</sup> podemos concluir que está generando menor utilidad por cada dólar proveniente del patrimonio y de los activos.

<sup>20</sup> En este rubro se encuentran las cuentas por pagar de impuesto general a las ventas (IGV) e impuesto a la renta de tercera categoría, los cuales suman S/. 1,3 millones.

<sup>21</sup> El Concesionario presenta cuatro contratos de arrendamiento financiero, además tiene préstamos y pagarés con importantes instituciones financieras del país.

<sup>22</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE= Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>23</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activos Totales



62. Por otro lado, los ratios de apalancamiento nos indican que TISUR es una empresa que financia sus operaciones, principalmente, con capital propio; sin embargo, el ratio de endeudamiento de la empresa se incrementó de 0,48 en el 2011 a 0,57 en el 2012, a raíz del incremento de las obligaciones financieras relacionadas con los arrendamientos financieros y préstamos.
63. Con respecto a los ratios de liquidez, se observa que la empresa ha ganado capacidad para cubrir sus obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Esto se debe al incremento de las cuentas por cobrar comerciales a corto plazo.

Cuadro N° 7					
RATIOS FINANCIEROS					
RATIO	2012	2011	RATIO	2012	2011
<b>Ratios de Rentabilidad</b>			<b>Apalancamiento /endeudamiento</b>		
Margen operativo	0,32	0,37	Apalancamiento /endeudamiento	0,57	0,48
Margen neto	0,22	0,25	Grado de endeudamiento	0,36	0,33
ROE	0,21	0,25	Grado de patrimonio	0,64	0,67
ROA	0,13	0,17			
<b>Ratios de Liquidez</b>			<b>Ratios de Gestión</b>		
Liquidez clásica	1,12	0,72	Rotación de activos	0,62	0,67
Prueba ácida	0,98	0,52	Rotación del patrimonio	0,97	0,99
Liquidez absoluta	0,09	0,17			

Fuente: TISUR

## IX. Pagos al Estado

64. De acuerdo a la cláusula 1.9 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la OSITRAN, una retribución como contraprestación por el otorgamiento del TPM. El pago por el concepto de retribución representa el 5% de los ingresos brutos mensuales que obtenga el Concesionario durante la vigencia de la Concesión. Este pago es transferido al Fondo Nacional de Financiamiento Estatal (FONAFE) y PROINVERSIÓN (50%), y a la Región Arequipa, Municipalidad Provincial de Islay y Municipios Distritales (50%).
65. Por su parte, conforme a la cláusula 4.3 del Contrato de Concesión, TISUR está obligado a pagar a OSITRAN el aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
66. El pago realizado en el 2012, superó los S/. 4,92 millones, monto superior en 7,2% al pagado el año anterior por ambos conceptos.

Cuadro N° 8 PAGOS AL ESTADO (En miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2012	2011
Retribución al Estado	4 096	3 822
Aporte por Regulación	820	764
<b>TOTAL</b>	<b>4 917</b>	<b>4 586</b>
Fuente: TISUR		

**ANEXO**

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A. Terminal Portuario de Matarani

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>24</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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adenda 1:</b> 26 de julio del 2001</li> <li>• <b>Adenda 2:</b> 24 de julio de 2006</li> </ul>	Adenda 1 Adenda 2
5	Factor de competencia	Mayor pago inicial al Estado (precio base de USD 9,5 millones). Monto ofertado: USD 9,68 millones.	Bases del concurso
6	Capital mínimo	USD 3 millones	Cláusula 11.1.11 (p. 30)
7	Garantías a favor del concedente	<b>Garantía de fiel cumplimiento:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monto mínimo USD 5 millones durante el período quinquenal.</li> <li>• USD 2 millones durante período remanente.</li> </ul> <b>Garantías de los inversionistas estratégicos</b> (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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoras obligatorias: USD 6,042 miles</li> <li>• Mejoras eventuales: USD 9,180 miles</li> <li>• Mejoras voluntarias: USD 15,750 miles</li> <li>• <b>Total (sin incluir IGV): USD 30,972 miles</b></li> </ul>	Adenda 1 Anexo D.
10	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negociación</li> <li>• Controversias técnicas Designación de perito</li> <li>• Controversias no técnicas</li> </ul>	Cláusula 17.1 (p.42)  Cláusula 17.2 (p.42)  Cláusula 17.3 (p.42-43)

<sup>24</sup> TUO actualizado del Contrato de Concesión que incluye las Adendas 1 y 2. (11 de agosto de 2006)

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A. Terminal Portuario de Matarani

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>24</sup>
		Cámara Comercio de Lima, monto mayor USD 1 millón	
11	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En el caso que el Concesionario no efectuará las mejoras obligatorias, el Concedente tiene derecho a dar por terminada la concesión.</li> <li>• Adicionalmente, el Concesionario pagará al concedente por cada día de retraso en el cumplimiento.</li> </ul>	Cláusula 5.7 (p. 16)
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:</li> <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 USD 10 millones)</li> </ul>	Cláusula 20.1 (p.48) Cláusula 20.2 (p.48) Cláusula 20..2.1 (p.48) Cláusula 20.2.2 (p.49)

## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### Concesionario: Terminal Internacional del Sur – TISUR S.A. Terminal Portuario de Matarani

**Fecha de actualización: 18 de setiembre de 2013**

Nº	Tema	Contenido	Ref. <sup>24</sup>
16	Inicio de operaciones	El concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Portuarios al 17 de agosto de 1999 (Fecha de Cierre).	Cláusula 5.2 (p.14)
17	Estándares de servicio	<p><b>“Estándares Básicos”:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) International Standards Organization (ISO)</li> <li>b) International Electrotechnical Commission (IEC)</li> <li>c) British Standards Institution (BSI)</li> <li>d) American National Standards Institution (ANSI)</li> <li>e) American Standards for Testing and Materials</li> <li>f) American Welding Society (AMWELD)</li> <li>g) Uniform Building Code (UBC)</li> <li>h) American Society of Mechanical Engineers (ASME)</li> <li>i) Institute of Electrical and Electronic Engineers(IEEE)</li> <li>j) American Concrete Institute (ACI)</li> <li>k) American Institute of Steel Construction (AISC)</li> <li>l) Incoterms 1999</li> </ul>	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)



Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro  
Teléfono: (511) 440 5115  
[Info@ositran.gob.pe](mailto:Info@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### **CONSEJO DIRECTIVO**

---

Patricia Benavente  
César Sánchez  
Jorge Cárdenas  
César Balbuena

### **GERENCIA DE REGULACIÓN**

---

Manuel Carrillo  
Gerente de Regulación

Renzo Rojas  
Jefe de Estudios  
Económicos

Benjamín De la Torre  
Jefe de Regulación

### **ELABORACIÓN**

---

Josué Zavaleta

### **DISEÑO Y EDICIÓN**

---

Arlé Quispe