



INFORME DE DESEMPEÑO 2020

Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

**Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos**



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



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2020: Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión de Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2021

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición accionaria del Concesionario	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	7
I.3. Área de influencia.....	9
I.4. Principales activos de la Concesión.....	10
I.5. Hechos de importancia.....	11
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	11
II.1. Servicios estándar.....	12
II.2. Servicios especiales	12
II.3. Servicios No Portuarios.....	13
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
III.1. Principales clientes	13
III.2. Tráfico de carga.....	13
IV. TARIFAS Y PRECIOS.....	16
IV.1. Tarifas	16
IV.2. Precios	21
V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO	22
V.1. Inversiones	22
V.2. Pagos al Estado	23
V.3. Cofinanciamiento.....	24
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	26
VI.1. Accidentes	26
VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades.....	26
VII. ESTADOS FINANCIEROS	26
VII.1. Estado de Resultados Integrales.....	27
VII.2. Estado de Situación Financiera	29
VII.3. Ratios Financieros	30
VIII. CONCLUSIONES.....	33
ANEXOS 34	
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	34
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO.....	38



CUADROS

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados.....	17
CUADRO N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo)	19
CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo)	21
CUADRO N° 4: Estado de resultados integrales, 2019-2020	27
CUADRO N° 5: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2019-2020	28
CUADRO N° 6: Gastos administrativos, 2019-2020.....	28
CUADRO N° 7: Estado de Situación Financiera (en soles).....	29
CUADRO N° 8: Ratios de liquidez.....	31
CUADRO N° 9: Ratios de endeudamiento.....	32
CUADRO N° 10: Ratios de rentabilidad.....	32

GRÁFICOS

GRÁFICO N° 1: Tráfico de naves, 2019 – 2020.....	14
GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar,	15
GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar,.....	15
GRÁFICO N° 4: Movimiento de carga líquida a granel	16
GRÁFICO N° 5: Aportes por regulación,	23
GRÁFICO N° 6: Valor del PAMO, 2019-2020.....	25
GRÁFICO N° 7: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2020	26

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto	8
ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, por el lado peruano	10



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma (en adelante, TPY-NR) durante el año 2020. El mismo presenta la evolución de las principales variables de la Concesión, tales como: operaciones y tráfico de carga, nivel tarifario, indicadores operativos, inversiones, pagos al estado, indicadores financieros, entre otras.

El 31 de mayo de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el Concedente o MTC) y la empresa Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (en adelante, el Concesionario o COPAM) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de vigencia de 30 años.

De las ocho concesiones portuarias que operan en el país, esta es la única que es cofinanciada por el Estado. En tal sentido, el Estado, a través del MTC, reconoce al Concesionario los pagos por obra (PPO) y por mantenimiento y operaciones (PAMO). Los mecanismos de ajustes por estos pagos están previstos en el apéndice 5 del Anexo 19 del Contrato de Concesión.

La Concesión del TPY-NR implica dos fases de inversiones que deben ser desarrolladas por el Concesionario, cuyo monto de inversión referencial asciende a USD 54,63 millones (incluye IGV)¹. La Fase I consiste, entre otras, en la construcción, de un muelle de 120 metros de longitud y de 47 metros ancho (incluye ante muelle de 35 metros), la construcción del atracadero para pasajeros de 10 metros de longitud. Mientras que, en la Fase II, se tiene prevista la construcción de un amarradero adicional de 60 metros de longitud y 12 metros de ancho, la ampliación del área de almacenamiento techado en 5 628 m², la ampliación del patio para el almacenamiento de contenedores en 6 977 m², entre otras.

A diciembre de 2020, la inversión total ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 36,09 millones (incluido IGV), lo cual representa un avance del 66,1% con relación a la inversión total comprometida. Cabe señalar que, durante el periodo 2017-2020 no se ejecutaron inversiones, dado que aún no se iniciaron las obras de la Fase II que se encuentran condicionadas a una demanda de 600,000 toneladas métricas anuales o la tasa de ocupación del muelle de 44%.

Durante el año 2020 se atendieron 413 naves en el TPY-NR, un número menor en 5,7% al registrado el año anterior. En cuanto al tipo de naves atendidas, el 82,1% fueron motonaves fluviales, el 8,2% artefactos fluviales, el 6,5% empujadores fluviales y el 3,1% botes fluviales.

Para el año 2020, en el TPY-NR la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga (17 068 toneladas) se concentró únicamente en mercancías del tipo fraccionada (11 823 toneladas), contenerizada (4 596 toneladas) y líquida a granel (649 toneladas), las cuales representaron el 69,3%, 26,9% y 3,8% del total de carga movilizada por el terminal, respectivamente.

Cabe precisar que el régimen de transporte que se presenta en el TPY-NR es el de cabotaje, siendo el Terminal Portuario de Yurimaguas, administrado por la Empresa Nacional de Puertos S.A. (en adelante, ENAPU), el terminal del cual mayoritariamente provienen las naves, las cuales se caracterizan por ser en su mayoría del tipo motonave fluvial.

En lo que concierne a las tarifas del TPY-NR, en agosto de 2016, se aprobaron las tarifas de los servicios regulados, las cuales estuvieron vigentes al cierre de 2020. Posteriormente, se determinaron las tarifas de un primer y segundo grupo de servicios especiales. Respecto a las variaciones de las tarifas en el 2020, el crecimiento interanual promedio ascendió a 1,81%, donde la tarifa del Servicio a la nave por uso o alquiler de amarradero presentó el menor incremento (1,32%).

¹ El monto de la Inversión Referencial fue actualizado con el importe consignado en el presupuesto aprobado en los Expedientes Técnicos de cada Fase. El importe ejecutado comprende a las obras de la Fase I, aún no se inician las obras de la Fase II que se encuentran condicionadas a una demanda de 600,000 TM anuales o la tasa de ocupación del muelle de 44%.



En cuanto a las tarifas de los Servicios Estándar a la Carga de contenedores (embarque o descarga) de 20 y 40 pies, estas se incrementaron 1,87% en 2020, respecto a las tarifas del año previo. Asimismo, las tarifas para Embarque o Descarga de Carga Fraccionada, Rodante, Sólida y Líquida, registraron crecimientos del 1,85%, 1,87%, 1,86% y 1,88%, respectivamente. Por otro lado, en lo que respecta a los Servicios Estándar de Embarque o Descarga de pasajeros, las tarifas aumentaron un 1,83% respecto a las vigentes durante el año previo.

Por otro lado, con relación a los pagos al Estado, durante el 2020 el aporte por regulación pagado por el TPY-NR ascendió a S/ 404 048, lo que significó un incremento del 3,8% respecto al año previo.

Durante el año 2020 no se presentaron reclamos contra el Concesionario, ni se le aplicaron sanciones administrativas. Sin embargo, sí se le aplicó una penalidad ascendente a S/ 304 000 por haber ejecutado obras no aprobadas en el expediente técnico de la Fase I.

Finalmente, en lo que respecta a la situación financiera del Concesionario, el estado de resultados muestra que en el ejercicio 2020 los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 9,5 millones, lo que representó un aumento de 4,6% respecto al año previo; mientras que los costos de servicio de operación y mantenimiento disminuyeron en 6,9% y los gastos administrativos aumentaron 1,8%. En cuanto a la utilidad operativa, esta se incrementó 450,5% al pasar de S/ 1,9 millones en el ejercicio 2019 a S/ 10,7 en el 2020; esto es explicado principalmente por: i) un aumento de la utilidad bruta y el cobro al MTC de una indemnización por un laudo arbitral (S/ 7,9 millones), y ii) una reducción sustancial de sus gastos financieros (S/ 1,7 millones) debido a la amortización sustancial de su deuda con vinculadas.

Con relación a los ingresos financieros, estos ascendieron a S/ 13 958 en el 2020, lo cual representó un importante incremento de 32,4% con relación al año anterior; mientras que, los gastos financieros ascendiendo a S/ 2,9 millones, lo cual representó una reducción de 37,3% (S/ 1,7 millones) respecto al ejercicio anterior. De este modo, la utilidad neta ascendió a S/ 9,6 millones, representando un importante incremento con relación al año anterior (S/ 720 142). En síntesis, la situación financiera de la empresa mejoró en términos de solvencia, principalmente debido a la reducción sustancial de su deuda con vinculadas con recursos propios, permitiendo a su vez reducir los gastos financieros e incrementar la utilidad neta.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria del Concesionario

1. COPAM es una empresa de propósito especial constituida el 13 de mayo de 2011 con el fin de ejercer todos los derechos y obligaciones relativos a la Concesión del TPY-NR. La composición accionaria de la empresa no ha cambiado desde su constitución, estando conformada por: la empresa Hidalgo e Hidalgo S.A, con una participación del 35,0%; y la empresa Construcción y Administración S.A., con una participación mayoritaria del 65,0%.
2. La empresa Hidalgo e Hidalgo S.A. se constituyó en Ecuador en 1969, y está dedicada a la construcción y gerencia de infraestructura. La empresa se desempeña principalmente en obras de vialidad, puentes, túneles, saneamiento, electrificación, puertos, riego y edificaciones. Hidalgo e Hidalgo S.A. también tiene presencia en Ecuador, Colombia Honduras, Bolivia y El Salvador².
3. Construcción y Administración S.A. es una empresa domiciliada en el Perú, dedicada a edificaciones privadas y públicas, construcción de urbanizaciones y conjuntos residenciales, obras viales, de saneamiento e irrigación. Desde el año 2003, esta empresa pertenece al grupo empresarial Hidalgo e Hidalgo S.A. de Ecuador (HeH)³.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 31 de mayo de 2011, el MTC y COPAM suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, financiación, construcción, operación y transferencia del TPY-NR. El plazo de vigencia de la concesión es de 30 años, contabilizados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, pudiendo ser suspendido conforme a lo establecido en la Cláusula 4.2 de dicho Contrato.

Compromisos de inversión

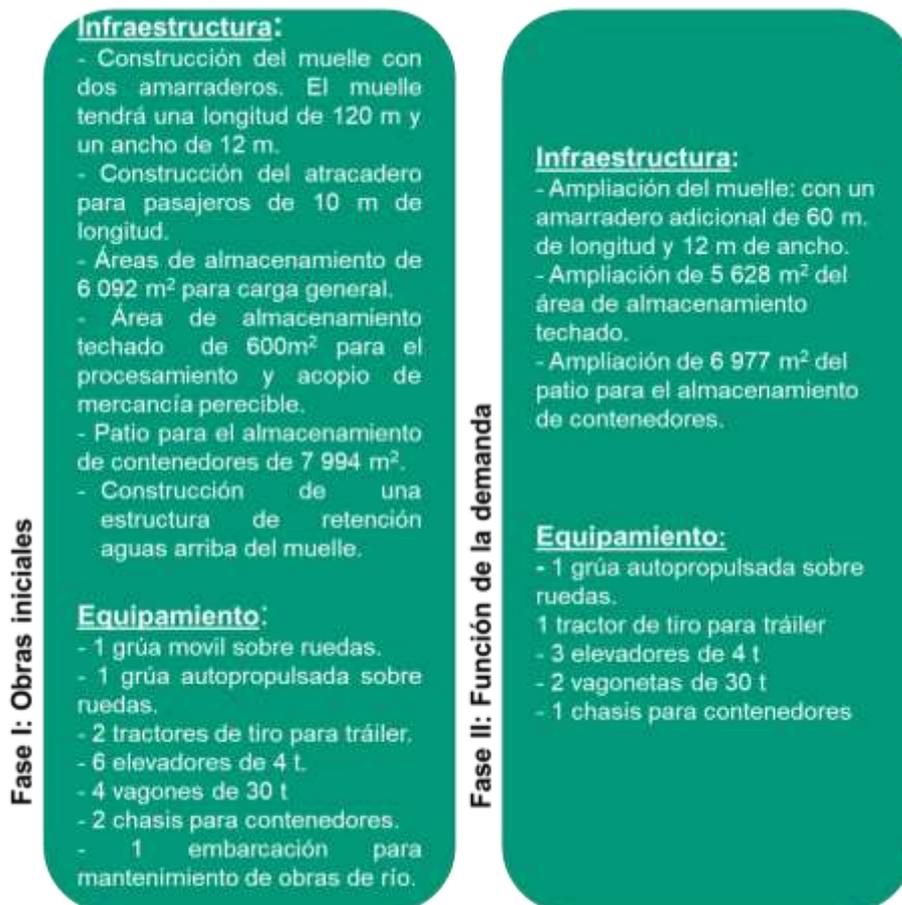
5. Los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario para el TPY-NR se han estructurado en dos etapas o fases. De acuerdo con el Contrato de Concesión, la primera fase de inversiones se realizará durante los primeros cuatro años de la Concesión; mientras que, la segunda fase se activará en función de la demanda (cuando se alcancen las 600 000 toneladas anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero). A continuación, se detallan las obras a desarrollarse en cada fase.

² Ver: <http://www.heh.com.ec/index.php/heh-ecuador/quienes-somos> (último acceso: 22 de junio de 2021).

³ Ver: <https://www.casacontratistas.com/> (último acceso: 22 de junio de 2021).



ILUSTRACIÓN 1: Etapas del proyecto



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Régimen tarifario

6. El Contrato de Concesión otorga al Concesionario el derecho de operar el TPY-NR bajo la modalidad de monoperador; es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de los servicios esenciales que se brinden dentro del terminal a partir de la toma de posesión, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios, salvo en los servicios de practicaje y remolcaje, para los cuales resulta de aplicación el Reglamento Marco de Acceso del Ositrán.
7. Los procesos de fijación y/o revisión tarifaria de los Servicios Estándar en el TPY-NR serán iniciados por el Ositrán, previa opinión emitida por el Indecopi sobre las condiciones de competencia en los mercados, conforme se encuentra previsto en el Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA).
8. COPAM está facultado a cobrar una tarifa por la prestación de los Servicios Estándar, la cual será fijada por el OSITRAN utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA.



9. Asimismo, COPAM está facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, por la prestación de los Servicios Especiales, según corresponda. Para tal efecto, COPAM, antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el OSITRAN su propuesta de Servicios Especiales a efectos que esta entidad, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una tarifa; o, en su defecto, COPAM puede cobrar un precio. Finalmente, para la prestación de Servicios No Portuarios, COPAM está facultado a cobrar un Precio.
10. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Ositrán podrá realizar de oficio la primera revisión de las Tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años.

Cofinanciamiento

11. La Concesión se otorgó bajo la modalidad de cofinanciada por el Estado. Al respecto, el Contrato de Concesión establece que el MTC reconocerá al Concesionario: i) el Pago por Obra (PPO) y ii) el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (PAMO). El PPO corresponde a las Obras Mínimas de la Fase I y II y, el PAMO incluye todos los costos de explotación, conservación y reposición para la Concesión.
12. El cálculo del cofinanciamiento se detalla en el apéndice 1 del Anexo 19 del Contrato de Concesión; mientras que los mecanismos de reajuste del PPO y PAMO, están previstos en el apéndice 5 del Anexo 19 del Contrato de Concesión.

Pagos al Estado

13. El Concesionario deberá pagar al Regulador el Aporte por Regulación establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Artículo 10 de la Ley N° 27332, que equivale a 1% del total de ingresos facturados, según lo dispuesto en la Cláusula 14.18 del Contrato de Concesión.

I.3. Área de influencia

14. El TPY-NR está ubicado en la región Loreto, dentro del área de influencia del eje intermodal de la IIRSA Norte, que comprende desde el puerto de Paita hasta Yurimaguas e incluye los departamentos de Piura, Lambayeque, Cajamarca, Amazonas, San Martín y Loreto por el lado Perú.



ILUSTRACIÓN 2: Área de influencia del Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma, por el lado peruano



Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

15. Según COPAM, en el ámbito de influencia de la Concesión se encuentran diversos puertos de Ecuador (Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar) y el puerto de Paita, ubicados en el océano Pacífico; así como los puertos de Macapá y Belén en Brasil por el océano Atlántico⁴.

I.4. Principales activos de la Concesión

16. Al tratarse de un proyecto tipo *greenfield*⁵, el Concesionario asumió el compromiso de construir el TPY-NR antes de iniciar la explotación de la Concesión.
17. Actualmente, luego de concluir las inversiones de la Fase I, los principales activos de la Concesión son:
 - Muelle con dos amarraderos con longitud de 120 m y ancho de 12 m.
 - Atracadero para pasajeros de 10 m de longitud.
 - Áreas de almacenamiento de una superficie de 6 092 m² para carga general.
 - Área de almacenamiento techado de una superficie de 600 m², para el procesamiento y acopio para las mercancías perecibles.
 - Patio de almacenamiento de contenedores de una superficie de 7 994 m².
18. En cuanto a las inversiones en equipamiento portuario, los principales activos de la Concesión son:

⁴ Ver: <http://www.copam.com.pe/es/areas-de-influencia>

⁵ Un proyecto *Greenfield* es aquel proyecto que se realiza desde cero, o aquel que, contando con infraestructura existente, resulta necesario cambiarla en su totalidad.



- Una (1) Grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 toneladas a 12 m.
- Una (1) Grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 toneladas de capacidad.
- Un (1) Reach Staker
- Dos (2) tractores de Tiro para trailer de 30 toneladas (Tracto Camión)

I.5. Hechos de importancia

Proyecto de Adena N° 1

19. En mayo del año 2020 el Concesionario presentó un proyecto de adenda al Concedente. De acuerdo con el Concesionario, el objetivo de este proyecto es corregir la fórmula de ajuste por inflación del PAMO la cual no internaliza la inflación.
20. A diciembre de 2020, este procedimiento de encuentra en la etapa de evaluación conjunta, conforme lo establece el Decreto Legislativo N° 1362: Decreto Legislativo que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas y Proyectos en Activos, y su reglamento.

Desregulación de los servicios especiales de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenerizada (llenos y vacíos) y carga fraccionada

21. En setiembre del año 2020 el Concesionario solicitó a Ositrán la desregulación tarifaria del Servicio Especial de Almacenamiento del cuarto día en adelante para carga contenerizada (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacenes cubiertos y descubiertos en el TPY-NR.
22. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán:
 - Aprobó el inicio del procedimiento de desregulación tarifaria del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para carga fraccionada en almacén descubierta brindado en el TPY-NR.
 - Declaró improcedente la solicitud de desregulación tarifaria presentada por el Concesionario respecto del servicio de almacenamiento del cuarto día en adelante para contenedores (llenos y vacíos) y para carga fraccionada en almacén cubierto brindado en el TPY-NR, pues no se encontraron indicios razonables de la existencia de condiciones de competencia en la prestación de tales servicios.
23. El 30 de noviembre de 2020 el Concesionario presentó un recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 058-2020-CD-OSITRAN. Al cierre del año 2020, este recurso se encontraba en evaluación.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria concesionada. Bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en tres tipos:
 - Servicios Estándar.
 - Servicios Especiales.
 - Servicios No Portuarios.



II.1. Servicios estándar

13. De acuerdo a la Cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, son aquellos servicios portuarios que, durante el periodo de la Concesión, el Concesionario deberá prestar obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende el servicio de embarque y descarga. El servicio de embarque inicia con el ingreso de la carga al TPY-NR y finaliza cuando la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. En el caso del servicio de descarga, comprende desde el amarre de la nave, hasta el retiro de la carga por el usuario.
14. El Concesionario no podrá condicionar la prestación del Servicio Estándar a la aceptación por el usuario de ningún otro servicio o pago adicional. Los Servicios Estándar se clasifican de la siguiente manera:

a) Servicios estándar en función a la nave:

El Servicio Estándar en función a la nave comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye amarre y desamarre de la nave. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro eslora de la nave y por hora o fracción de hora, el cual se calcula por el tiempo total que permanezca amarrada la nave, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque.

b) Servicios estándar en función a la carga:

El Servicio Estándar en función a la carga comprende los servicios de carga y/o descarga de cualquier tipo de mercancías mediante el uso de Equipamiento Portuario en el Terminal Portuario. Asimismo, incluye la estiba, la desestiba, la trinca, la destrinca, la tracción, la manipulación, la elaboración de la tarja, el almacenamiento portuario por tres días, el pesaje y los servicios esenciales de carácter aduanero que sean requeridos de acuerdo con el marco legal vigente, por lo que se trata de un servicio integrado.

c) Servicio estándar en función al pasajero:

El Servicio Estándar comprende las facilidades para el embarque, desembarque de los pasajeros que utilizan el Terminal Portuario.

15. La prestación de estos servicios en ningún caso afectará el cumplimiento de las obligaciones de carácter aduanero que correspondan a los diferentes operadores de comercio exterior, conforme a la normativa vigente. Las actividades que conforman el servicio estándar podrán ser facturadas por el concesionario a la nave o al usuario, según los términos de contratación acordados por las partes en el contrato de transporte fluvial, los que deberán ser consignados en el conocimiento de embarque.

II.2. Servicios especiales

16. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar por el cual, cobrará un precio o tarifa, según corresponda.



II.3. Servicios No Portuarios

17. Son aquellos servicios que podrán ser brindados por el Concesionario, y que son resultantes de las Inversiones Complementarias⁶. Dichos servicios no serán regulados y tampoco formarán parte del cofinanciamiento.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

III.1. Principales clientes

18. En el año 2020 la cantidad demandada por los servicios estándar a la carga en el TPY-NR (17 068 toneladas) se concentró únicamente en mercancías del tipo fraccionada (11 823 toneladas), contenerizada (4 596 toneladas) y líquida a granel (649 toneladas), las cuales representaron el 69,3%, 26,9% y 3,8% del total de carga movilizada, respectivamente. Este resultado muestra una reducción de 15,1% con relación al año 2019, donde la demanda alcanzó las 20 114 toneladas.
19. En el año 2020 los principales clientes del Concesionario fueron: Oriana Contratista Generales SRL, Dino Selva Esa, Teófilo Antero Galdós Lavado, Joseph SAC, Ransa Comercial S A, J B logística Integral E.I.R.L. y Corporación Río Costa E.I.R.L., que en conjunto tuvieron una participación del 42,3% con relación al volumen de carga total transportada ese año.

III.2. Tráfico de carga

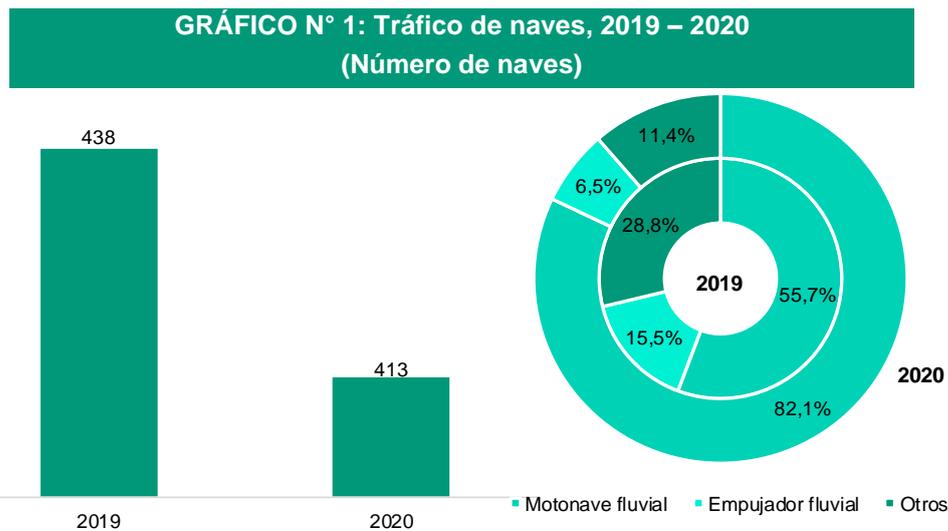
20. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el TPY-NR durante el año 2020, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán⁷. En particular, se presenta información sobre la demanda de servicios estándar a la nave, servicios estándar de embarque/descarga de contenedores y servicios estándar de carga fraccionada.
21. Cabe mencionar que, durante el año 2020 no se registró la demanda de servicios estándar de carga sólida a granel, rodante, ni movimiento de pasajeros.

a) Servicio estándar a la nave

22. Durante el año 2020 se atendieron 413 naves en el TPY-NR, lo cual significó una caída de 5,7% respecto al año anterior, en el que fueron atendidas 438 naves. En cuanto a la distribución del tipo de naves atendidas, el 82,1% fueron motonaves fluviales, 8,2% artefactos fluviales, 6,5% empujadores fluviales y 3,1% botes fluviales.

⁶ Las Inversiones Complementarias son aquellas que se realizan para prestar servicios no portuarios que el Concesionario realizará de estimarlo conveniente en el transcurso del plazo de la Concesión y que no se encuentran contempladas dentro de las inversiones correspondientes a las Obras Mínimas ni Obras Inversiones Adicionales.

⁷ El Ositrán en ejercicio de su función supervisora, contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

23. En cuanto a la capacidad de las naves, considerando como unidad de medida el Arqueo Bruto⁸ de las naves, se observa que, durante el año 2020 las naves que atracaron en el TPY-NR tuvieron una capacidad promedio de 683 TM. Esta capacidad fue un 27,0% mayor a la capacidad promedio registrada en el año 2019 (538 TM).

b) Servicio estándar de embarque/descarga de contenedores

24. Durante el año 2020 el Concesionario movilizó 551 TEUs correspondientes al servicio estándar de embarque/descarga de contenedores de 20 y 40 pies, lo cual representó un importante incremento de 195% respecto a los 187 TEUs movilizadas el año anterior. Cabe precisar que, todas las operaciones con carga contenerizada movilizadas en el TPY-NR correspondieron al régimen de cabotaje.
25. Los contenedores de 40 pies representaron el 94% del total de contenedores movilizadas durante el año 2020 en el TPY-NR, esta participación fue 5 puntos porcentuales mayor a lo registrado en el año anterior.
26. Respecto al número de embarques mensuales, se observa que el mes de enero fue el mes con menor movimiento de carga contenerizada, con 14 TEU (equivalente a 9 contenedores); mientras que, en diciembre se registró el mayor movimiento, alcanzando los 74 TEU (equivalente a 38 contenedores).

⁸ De acuerdo con el glosario de términos del sector de Transportes y comunicaciones del año 2009, el arqueo bruto de una nave se refiere al volumen total de una nave, determinada de acuerdo con las disposiciones internacionales y nacionales vigentes. Ver: https://www.enapu.com.pe/web/content/upload/files/spn/Glosario_Terminos_Mayo_2009.pdf



GRÁFICO N° 2: Movimiento de contenedores en servicio estándar, 2019- 2020 (En TEU)



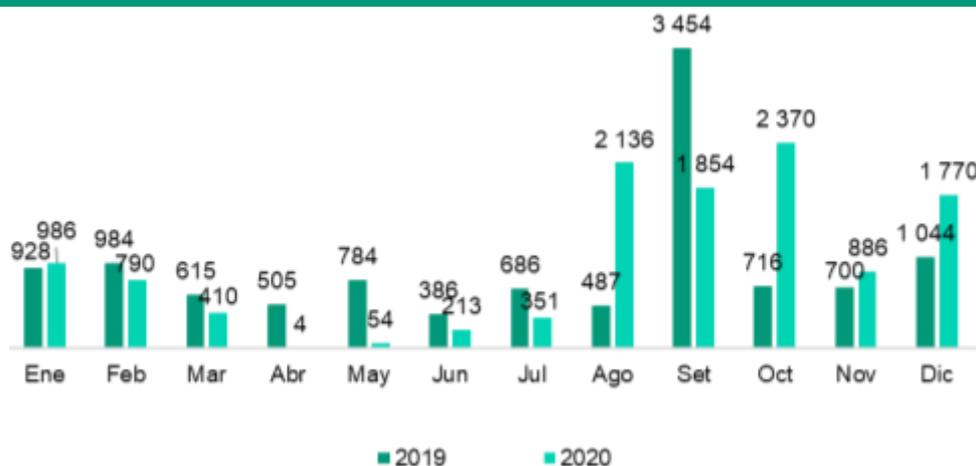
Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Servicio estándar de carga fraccionada

27. Durante el año 2020 COPAM movilizó 11 823 toneladas de carga fraccionada bajo las operaciones de cabotaje, equivalente a un crecimiento de 4,7% respecto al año 2019 en el que se movilizaron 11 289 toneladas.
28. En el Gráfico N° 3 se muestra la distribución mensual del movimiento de carga para los años 2019 y 2020. En particular, se observa que los meses de abril y mayo del año 2020 registraron menores movimiento de carga fraccionada, 4 y 54 toneladas respectivamente, lo cual podría explicarse por la coyuntura que se ha vivido a nivel mundial como resultado de la pandemia originada por el COVID-19. De otro lado, en los meses de agosto y octubre de 2020 se movilizó la mayor cantidad de carga fraccionada, 2 136 y 2 370 toneladas respectivamente.

GRÁFICO N° 3: Movimiento de carga fraccionada en servicio estándar, 2019-2020 (Toneladas)



Fuente: COPAM

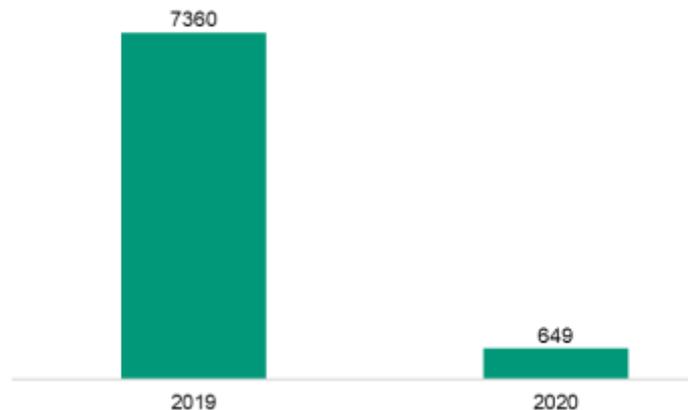
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Servicio estándar de carga líquida a granel

29. Durante el año 2020 solamente se prestó el servicio estándar de carga líquida a granel en el mes de enero, movilizándose 649,1 toneladas, lo cual muestra una caída de 91,2% con relación a este tipo de carga movilizada en el TPY-NR en el año 2019. Es importante indicar que, los servicios prestados corresponden a la operación de trasegado de nafta a una barcaza, cuyo consignatario fue PETROTAL PERU SRL.



**GRÁFICO N° 4: Movimiento de carga líquida a granel
2019– 2020 (Toneladas)**



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

IV. TARIFAS Y PRECIOS

IV.1. Tarifas

30. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, COPAM está facultado a cobrar tarifas para la prestación de los Servicios Estándar, al igual que para aquellos Servicios Especiales en los que el Regulador determine la necesidad de cobrar tarifas (es decir, el caso de aquellos servicios que no se presten en condiciones de competencia).
31. Según el Contrato de Concesión, para la fijación de las tarifas de los Servicios Estándar, el Ositrán utilizará la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA del Ositrán.
32. A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Ositrán podrá realizar de oficio la primera revisión de las tarifas. Asimismo, podrá revisarlas de oficio cada cinco años. Por su parte, COPAM a partir del quinto año de la Concesión, reajustará anualmente las tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_t = T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}}$$

Donde

- t : Año calendario en el que registró el ajuste.
- T_t : Tarifa vigente al inicio del año calendario t .
- T_{t-1} : Tarifa establecida al inicio del año calendario $t-1$
- IPC_{t-1} : Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI disponible al momento de realizar el cálculo.
- IPC_{t-2} : Nivel de Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI con doce (12) meses de anticipación al IPC_{t-1} .
33. El cálculo del reajuste anual de las tarifas se realizará durante las últimas tres (03) semanas previas a su entrada en vigencia.



34. De acuerdo con lo anterior, en diciembre de 2015, se inició el procedimiento de fijación de tarifas⁹ de los Servicios Estándar comprendidos en el Anexo 5 del Contrato de Concesión: Servicio a la Nave, Servicios Estándar a la Carga (fraccionada, rodante, sólida a granel, líquida a granel y contenedores) y Servicio Estándar a los Pasajeros. Este procedimiento finalizó en agosto de 2016 con la aprobación de las tarifas de los Servicios Estándar¹⁰, las cuales fueron calculadas mediante la metodología de tarificación comparativa (*Benchmarking*)¹¹.
35. En el siguiente cuadro se muestran las tarifas de los Servicios Estándar que estuvieron vigentes durante el año 2020 en el TPY-NR. Como se observa, las tarifas se incrementaron en promedio 1,81% con relación al año 2019, donde la mayor variación se presentó en los servicios estándar a la carga (1,87% en promedio). En particular la tarifa del servicio de embarque/descarga de granel líquido presentó el mayor incremento (1,88%); mientras que la tarifa del servicio embarque/descarga de carga fraccionada presentó el menor incremento (1,85%).
36. En cuanto al servicio de embarque/descarga de pasajeros, su tarifa mostró un incremento de 1,83% en el 2020 con relación al 2019. De otro lado, la menor variación de las tarifas se presentó en el Servicio Estándar a la Nave de uso o alquiler de amarradero (1,32%), pasando de S/ 0,76 a S/ 0,77metro de eslora por hora.

CUADRO N° 1: Tarifario de servicios regulados (En soles, sin IGV)				
Concepto	Unidad de cobro	2019	2020	Var % 2020/2019
1. Servicio Estándar a la Nave				
Uso o alquiler de amarradero	Metro de eslora x hora	0,76	0,77	1,32%
2. Servicios Estándar a la Carga				
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 20 pies	Por contenedor	249,76	254,42	1,87%
Embarque o Descarga de Contenedores llenos 40 pies	Por contenedor	335,36	341,62	1,87%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 20 pies	Por contenedor	96,48	98,28	1,87%
Embarque o Descarga de Contenedores vacíos 40 pies	Por contenedor	115,69	117,85	1,87%
Embarque o Descarga de Carga Fraccionada	Por tonelada	17,31	17,63	1,85%
Embarque o Descarga de Carga Rodante	Por tonelada	78,09	79,55	1,87%
Embarque o Descarga de Granel Sólido	Por tonelada	17,22	17,54	1,86%
Embarque o Descarga de Granel Líquido	Por tonelada	9,55	9,73	1,88%
3. Servicios Estándar para pasajeros				
Embarque o Descarga de Pasajeros	Por pasajero	10,94	11,14	1,83%

Tarifas vigentes a partir del 1 de enero del 2019 y 2020 respectivamente.

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Por otro lado, en el 2016, se inició la fijación de tarifas para un primer grupo de servicios especiales¹². Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para los siguientes servicios:

- (i) Almacenamiento del cuarto día en adelante,
- (ii) Embarque /descarga de contenedores IMO de 20 pies,

⁹ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 072-2015-CD-OSITRAN del 15 de diciembre de 2015.

¹⁰ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 043-2016-CD-OSITRAN de fecha 10 de agosto de 2016.

¹¹ Para poder aplicar esta metodología, el primer paso será seleccionar una muestra de terminales portuarios comparables que cumplan con las siguientes condiciones:

- Condición necesaria: que los terminales realicen operaciones fluviales, aunque sea combinadas con operaciones marítimas.
- Condición suficiente: que los terminales presenten características similares de infraestructura al TPY-NR, de acuerdo con las definiciones contenidas en el Contrato de Concesión.

¹² Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN.



- (iii) Consolidación / desconsolidación de contenedores,
- (iv) Pesaje adicional por contenedor o carga fraccionada,
- (v) Colocación /remoción de etiquetas, precintos,
- (vi) Suministro de energía eléctrica a contenedores *reefer*,
- (vii) Alquiler de equipos para mejorar productividad o movimientos adicionales, y
- (viii) Personal a la orden.

38. Al respecto, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2016-CD-OSITRAN de fecha 21 de diciembre de 2016, el Consejo Directivo declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios denominados alquiler de equipos para mejorar la productividad o movimientos adicionales y personal a la orden. Asimismo, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN de fecha 9 de octubre de 2017, el Regulador realizó la fijación tarifaria de seis (06) servicios especiales bajo la metodología de tarificación comparativa cuyos valores vigentes en el año 2020 son presentados en el Cuadro N° 2. Es preciso indicar que, en el mencionado procedimiento de fijación tarifaria se verificó la condición establecida en el Contrato de Concesión respecto de que las Tarifas no deben ser menores, en ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio.



CUADRO N° 2: Tarifario de servicios especiales regulados (Primer Grupo) (En Soles, sin IGV)

Almacenamiento Contenedores llenos				
Del día 4 al 10	TEU/día	22,36	22,78	1,88%
Día 11 al 15	TEU/día	24,06	24,51	1,87%
Día 16 en adelante	TEU/día	29,43	29,98	1,87%
Almacenamiento Contenedores vacíos				
Del día 4 al 8	TEU/día	15,44	15,73	1,88%
Día 9 al 15	TEU/día	16,81	17,12	1,84%
Día 16 en adelante	TEU/día	21,98	22,39	1,87%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén descubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2,91	2,96	1,72%
Día 9 al 15	Tonelada/día	2,91	2,96	1,72%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	2,91	2,96	1,72%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén cubierto)				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	2,91	2,96	1,72%
Día 9 al 15	Tonelada/día	2,91	2,96	1,72%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,41	3,47	1,76%
Almacenamiento Carga fraccionada (Almacén refrigerado)				
Del día 1 al 8	Tonelada/día	3,35	3,41	1,79%
Día 9 al 15	Tonelada/día	3,35	3,41	1,79%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	3,41	3,47	1,76%
Almacenamiento Carga rodante				
Del día 4 al 8	Tonelada/día	11,84	12,06	1,86%
Día 9 al 15	Tonelada/día	14,65	14,92	1,84%
Día 16 en adelante	Tonelada/día	22,55	22,97	1,86%
Almacenamiento Carga peligrosa				
Recargo de carga peligrosa para contened	TEU/día	31%	31%	0,00%
Recargo de carga peligrosa fraccionada ^{2/}	Tonelada/día	36%	36%	0,00%
Almacenamiento Carga proyecto				
Recargo por carga sobredimensionada	TEU/día o Tonelada/día ^{3/}	50%	50%	0,00%
Embarque o descarga de contenedores Contenedor				
		404,63	412,18	1,87%
Consolidación/desconsolidación				
Contenedor de 20 pies con carga paletizad	Contenedor	498,27	507,57	1,87%
Contenedor de 20 pies con carga suelta	Contenedor	702,6	715,72	1,87%
Contenedor de 40 pies con carga paletizad	Contenedor	696,66	709,67	1,87%
Contenedor de 40 pies con carga suelta	Contenedor	877,7	894,08	1,87%
Pesaje adicional				
Contenedores	Contenedor	37,1	37,79	1,86%
Carga fraccionada/suelta	Camión	70,74	72,06	1,87%
Colocación/remoción de etiquetas, precintos				
Colocación/remoción de etiquetas	Contenedor	32,99	33,61	1,88%
Colocación/remoción de precintos	Contenedor	32,99	33,61	1,88%
Suministro de energía				
	Contenedor/hora	6,44	6,56	1,86%

^{1/} El recargo aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de contenedores llenos.

^{2/} El recargo aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de carga fraccionada, según tipo de almacén.

^{3/} El recargo aplica sobre la tarifa del servicio de almacenamiento de contenedores llenos o carga fraccionada, dependiendo del tipo de carga de que se trate.

^{4/} Incluye la Tarifa por el Servicio Estándar.

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 032-2017-CD-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

39. Como se observa en el Cuadro N° 2, en el año 2020 las tarifas de los Servicios Especiales del Primer Grupo se incrementaron 1,83% en promedio con relación al año anterior. Es importante indicar que las variaciones de los incrementos tarifarios son bajos dentro de este grupo de servicios (0,16 puntos porcentuales como máximo).
40. Adicionalmente, se observa que las tarifas de los servicios de almacenamiento carga peligrosa y carga proyecto no han variado con relación al año 2019¹³.

¹³ Cabe precisar que si bien las tarifas de los servicios de almacenamiento carga peligrosa y carga proyecto no han variado, en la práctica sí habría variado el pago que realizaría el usuario por almacenar carga peligrosa o de proyecto. Esto debido a que estas tarifas se aplican sobre la base del nivel tarifario del almacenamiento cubierto o descubierto, el cuál sí ha variado.



41. De otro lado, en el año 2018 se inició el procedimiento de fijación de tarifas para un segundo grupo de servicios especiales¹⁴. Dentro de dicho proceso, el Concesionario solicitó el inicio de fijación de tarifas para los siguientes servicios:
- (i) Embarque y desembarque de carga mixta,
 - (ii) Estadía en zona de espera,
 - (iii) Alquiler de espacios en zonas administrativas,
 - (iv) Provisión de equipamiento,
 - (v) Suministro de agua,
 - (vi) Suministro de energía eléctrica,
 - (vii) Suministro de combustible,
 - (viii) Ensacado/enfundado o empaquetado,
 - (ix) Provisión de equipo de trimado,
 - (x) Consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer*, y
 - (xi) Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies.
42. Al respecto, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN, de fecha 21 de marzo de 2018, el Consejo Directivo declaró improcedente el inicio de fijación tarifaria a los servicios denominados embarque y desembarque de carga mixta, estadía en zona de espera, alquiler de espacios en zonas administrativas y provisión de equipo de trimado. En cuanto a los servicios de suministro de agua y suministro de combustibles se indicó que estos se brindaban en condiciones de competencia.
43. En lo que respecta al servicio de provisión de equipamiento, con la finalidad de brindar a los usuarios la información completa acerca del alcance de dicho servicio se consideró necesario renombrar y acotar el alcance del servicio a provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario.
44. El 07 de noviembre de 2018, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 031-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó las tarifas de los siguientes servicios especiales a ser brindados en el TPY-NR¹⁵:
- a) **Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario:** Consiste en proveer de equipamiento a los usuarios que lo soliciten para efectuar movimientos adicionales a las actividades incluidas en el Servicio Estándar, tales como: inspección, acomodo, verificación, reordenamiento o reclasificación de mercancías.
 - b) **Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer:** Proceso de llenado o vaciado de un contenedor de 20 o 40 pies, con carga suelta o paletizada. El servicio incluye el posicionamiento del contenedor en la zona de consolidación/desconsolidación, cuadrillas de estibadores, tarjadores, equipos de manipuleo, operadores calificados y personal de supervisión de acuerdo con el tipo de carga.
 - c) **Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies:** Provisión de cuadrillas y/o equipos especiales y adicionales a los del Servicio Estándar para el embarque/descarga de contenedores de 40 pies con carga peligrosa (según clasificación de la Organización Marítima Internacional), debido a que la normativa o regulación de seguridad aplicable en TPY-NR así lo requiere.

¹⁴ Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2018-CD-OSITRAN.

¹⁵ Cabe precisar que, si bien al inicio del procedimiento de fijación tarifaria también se incluyó el Servicio Especial de Suministro de Energía Eléctrica, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo dio por terminado el procedimiento de fijación tarifaria para este servicio, pues para la prestación de dicho servicio el Concesionario requiere ejecutar inversiones adicionales, cuyo monto resulta necesario para determinar la tarifa.



45. Cabe precisar que, para la fijación tarifaria de los servicios de provisión de equipamiento y consolidación/desconsolidación de contenedores *reefer* se aplicó la metodología de Costos Incrementales, toda vez que se cuenta con información de costos asociados directamente de los servicios; mientras que para el servicio de Embarque/descarga de contenedores IMO de 40 pies se optó por la metodología de tarificación comparativa o *benchmarking*, en aplicación de los principios de predictibilidad y consistencia establecidos en el RETA. Asimismo, en dicho procedimiento se verificó la condición establecida en el Contrato de Concesión respecto de que las Tarifas no deben ser menores, en ninguna circunstancia, a los costos operativos que demande la prestación del servicio. Así, las tarifas de los servicios de este segundo grupo, que estuvieron vigentes en el año 2020, se muestran en el siguiente gráfico.

CUADRO N° 3: Tarifario de servicios especiales regulados (Segundo Grupo) (En Soles, sin IGV)					
Concepto	Unidad de cobro	2019	2020	Var %	2020/2019
Provisión de equipamiento para movimiento adicional de carga a solicitud del usuario					
Grúa de Celosía	Hora	178,32	181,65	1,87%	
Grúa Telescópica	Hora	162,93	165,97	1,87%	
Reach stacker	Hora	160,66	163,66	1,87%	
Montacarga (a la nave)	Hora	174,27	177,52	1,86%	
Montacarga (a almacenamiento)	Hora	95,00	96,77	1,86%	
Consolidación/desconsolidación de contenedores reefer					
Contenedores de 20 pies con carga suelta	Contenedor	734,33	748,04	1,87%	
Contenedores de 40 pies con carga suelta	Contenedor	869,01	885,23	1,87%	
Embarque o descarga de contenedores IMO 40 pies	Contenedor	565,90	576,46	1,87%	

Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Como se observa en el Cuadro N° 3, todas las tarifas de este segundo grupo se incrementaron en 1,87% en el año 2020 con relación al año 2019.

IV.2. Precios

47. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a cobrar precios por la contraprestación de aquellos Servicios Especiales y Servicios No Portuarios que se presten en condiciones de libre competencia.
48. Para lo cual, el Regulador podrá la verificar las condiciones de competencia para un determinado Servicio Especial que el Concesionario este prestando en el Terminal Portuario. Si el Regulador concluye que dicho servicio no se está brindando en condiciones de competencia, entonces iniciará el correspondiente procedimiento de fijación tarifaria¹⁶.
49. En lo que va de la operación, el Concesionario no ha prestado ningún servicio no portuario, ni tampoco servicios especiales por los que corresponde cobrar precios (es decir, que se brinden bajo condiciones de competencia).

¹⁶ Cabe señalar que la Cláusula 9.3 del Contrato de Concesión establece el Concesionario antes de iniciar la prestación cualquier servicio especial, deberá sustentar ante el Regulador su propuesta de Servicios Especiales a efectos que el Regulador, en aplicación estricta del RETA, determine si es necesario establecer una Tarifa; o, en su defecto, el Concesionario puede cobrar un precio. Al respecto, la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante Memorando N° 073-16-GAJ-OSITRAN, señaló que esta cláusula debe entenderse de que el Ositrán, y no el INDECOPI, es el encargado de realizar el análisis de condiciones de competencia para estos casos.



V. INVERSIONES, PAGOS AL ESTADO Y COFINANCIAMIENTO

V.1. Inversiones

50. Como se ha mencionado, las inversiones en infraestructura se han dividido en dos etapas. La primera etapa corresponde a la ejecución de Obras Iniciales, las cuales tienen la característica de ser obligatorias y consisten, entre otras, en:
- Construcción del muelle con dos amarraderos. El muelle tendrá una longitud de 120 m y de ancho 47 m (incluye ante muelle de 35 metros).
 - Construcción del atracadero para pasajeros de 12 m de longitud.
 - Almacén techado de 6 092 m².
 - Patio de contenedores de 10 000 m²
 - Balanzas de ingreso (2)
 - 72 tomas reefers para contenedores
 - Terminal de Pasajeros (aforo 100 personas)
 - Áreas de Consolidación y desconsolidación
 - Almacén para carga peligrosa
 - Taller de mantenimiento /Estación de combustible
 - Área de almacenamiento techado para procesamiento y acopio para las mercancías perecibles de una superficie de 600 m².
 - Patio para el almacenamiento de contenedores de una superficie de 10 000 m².
51. Asimismo, las inversiones también comprenden equipamiento portuario, específicamente:
- Una grúa móvil sobre ruedas, pluma giratoria de celosía con una capacidad de levante de 30 toneladas a 12 metros.
 - Una grúa autopropulsada sobre ruedas, pluma giratoria de 30 toneladas de capacidad de diseño.
 - Un *reach stacker*
 - Dos (2) tractores de tiro para tráiler de 30 toneladas
 - Seis (6) elevadores de 4 toneladas
 - Cuatro (4) vagonetas de 30 toneladas.
 - Dos (2) chasis para contenedores
 - Una (1) embarcación para mantenimiento de obras de río, y
 - Otros equipos accesorios para manejo carga (equipos y herramientas para taller de mantenimiento, juego de balanza para grúa, juego de equipos de izaje, entre otros)
52. Adicionalmente a las obras mínimas de la fase I, el Concesionario deberá implementar las siguientes facilidades complementarias:
- Construcción de edificaciones para área administrativa y de servicio.
 - Antepuerto
 - Garitas de control de las instalaciones
 - Balanza para vehículos de carga
 - Reservorio de agua potable
 - Tanque de tratamiento de agua
 - Red de agua potable y red contra-incendio
 - Red de desagüe y Planta de tratamiento de aguas servidas primario
 - Cunetas de coronación y laterales, canales de drenaje, subdrenaje.
 - Toma eléctrica en los patios de contenedores para carga refrigerada
 - Casa de Fuerza para alojar equipo generador eléctrico.
53. Al respecto, el Concesionario inició las obras de la Fase I en el año 2014 y las concluyó en diciembre de 2016, alcanzando una inversión de USD 36,09 millones (incluido IGV), monto 20,2% mayor a la inversión referencial (USD 25,5 millones), establecida en el Contrato de Concesión¹⁷.

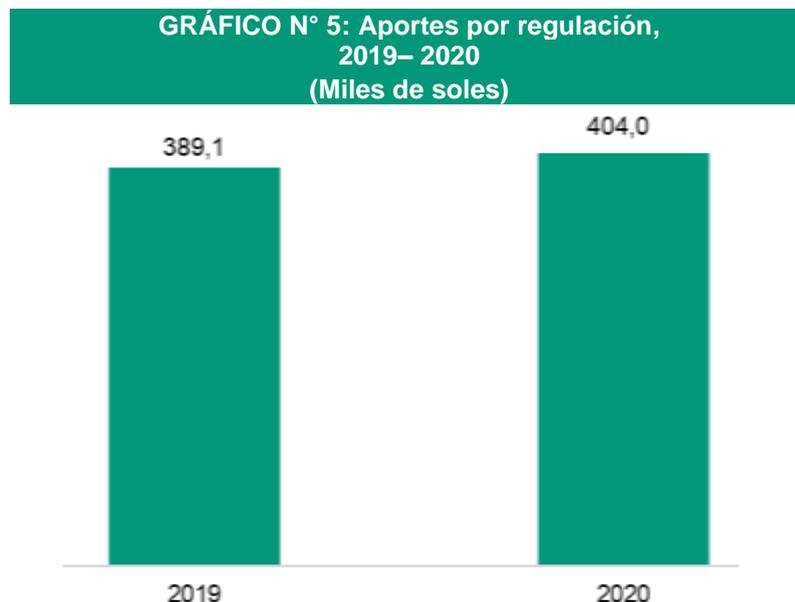
¹⁷ Se ajustó el monto de compromiso de inversión a razón de la modificación presupuestal de la Fase I.



54. Al cierre del 2020, las inversiones fueron las mismas que en el año 2016; es decir, el Concesionario no ha realizado nuevas inversiones. Por lo indicado, a diciembre de 2020 las inversiones se mantienen en un 66,1% de las inversiones comprometidas¹⁸.
55. Cabe precisar que para la Fase II se prevé una inversión de USD 16,4 millones. Asimismo, el Contrato de Concesión señala que la ejecución de las obras y la adquisición del equipamiento de la Fase II deben iniciarse cuando la demanda alcance las 600 000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero.

V.2. Pagos al Estado

56. De acuerdo con la cláusula 14.18 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a pagar a Ositrán 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 26917¹⁹ y el Reglamento General de Supervisión de Ositrán.
57. Al respecto, como se observa en el Gráfico N° 5, durante el año 2020 el pago realizado por el Concesionario por concepto de aporte por regulación alcanzó los S/ 404 048, lo que significó un incremento de 3,8% respecto al año previo, cuando el aporte ascendió a S/ 389 086.



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

¹⁸ Es importante señalar que la inversión comprometida (correspondiente a las obras de la Fase I) al 2019 fue de USD 54,6 millones (incluido IGV) la cual fue actualizada con el importe consignado en el presupuesto aprobado en los Expedientes Técnicos de cada Fase.

¹⁹ Ley N° 26917, Ley de supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo.



V.3. Cofinanciamiento

24. Conforme se ha mencionado en secciones previas, la concesión del TPY-NR es cofinanciada; es decir, requiere de un cofinanciamiento por parte del Estado para cubrir el mantenimiento, la operación y las obras. En esa línea, los factores de competencia en el procedimiento de concesión del TPY-NR fueron los menores Pagos por Obras (PPO) y Pagos Anuales por Mantenimiento y Operación (PAMO) que debía hacer el Concedente al Concesionario. Este diseño buscaba que el Estado pague lo menos posible por la construcción y mantenimiento del TPY-NR, y al mismo tiempo se buscaba que ese menor pago sea como resultado de una mayor eficiencia del postor ganador.

Pago por obras (PPO)

58. El PPO corresponde a las obras que el Concesionario debe realizar durante el periodo de la Concesión, las cuales se encuentran divididas en: (i) Fase 1, la cual concluyó en diciembre de 2016; y, (ii) Fase 2, la cual aún no se inicia pues se encuentra sujeta al gatillo de demanda.
59. De acuerdo al Contrato de Concesión, el monto total adjudicado (según referencia de la propuesta económica presentada en fecha de la adjudicación) para el PPO de la Fase I ascendió a USD 6,74 millones, los cuales serán cancelados por el Estado Peruano en veinte (20) cuotas trimestrales una vez finalizadas y aceptadas todas las obras mínimas de la Fase 1. Posteriormente, el 10 de enero de 2013, mediante el Oficio N° 069-2013-MTC-/25, el MTC otorgó su conformidad sobre el ajuste del monto del PPO para la Fase 1, el cual se incrementó a USD 8,87 millones, conforme a lo previsto en el apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión²⁰.
60. El 15 de diciembre de 2016 se firmó el Acta de Recepción de Obras, aprobándose el presupuesto de las obras con observaciones que no representaron más del 1% del Presupuesto Estimado de Obra contenido en el Expediente Técnico. Así, de conformidad a lo establecido en la cláusula 6.24 del Contrato de Concesión, se concedió la autorización para el inicio de la explotación de la Fase I del TPY-NR.

Pago anual por mantenimiento y operación (PAMO)

61. Por su parte, el PAMO constituye el pago anual en dólares que el Estado Peruano realiza a favor del Concesionario con la finalidad de retribuir el mantenimiento y operación del Terminal, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión. El PAMO anual asciende a USD 2,71 millones, el cual está sujeto al cumplimiento de los niveles de servicio y productividad establecidos en el anexo 3 del Contrato de Concesión.
62. Para la determinación del PAMO anual a ser pagado por el Estado Peruano al Concesionario durante cada año de explotación, se incluirá al PAMO ofertado aquellos ajustes por inflación consignados en el numeral 3 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión. Así, para la determinación del pago del PAMO del primer año de Explotación de la Concesión, el Concedente efectuará un ajuste respecto al PAMO ofertado según la siguiente fórmula:

$$PAMO_x = PAMO_{x-1} \left(\frac{IPC_x}{IPC_{x-1}} \times \frac{TC_{x-1}}{TC_x} \right)$$

Donde:

PAMO_x: Importe del PAMO ajustado por el periodo anterior al inicio de Explotación.

²⁰ Estados Financieros Auditados 2019 - COPAM



PAMO _{x-1} :	Importe del PAMO ofertado durante la presentación de la Oferta Económica.
IPC:	Índice General de Precios al Consumidor Mensual de Lima Metropolitana publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
IPC _x :	Registro de este índice disponible al último mes anterior al inicio de Explotación.
IPC _{x-1} :	Registro de este índice correspondiente al mes de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).
TC:	Tipo de Cambio definido en el numeral 1.26.99 del Contrato de Concesión.
TC _x :	Registro de este Índice disponible al último día hábil del mes anterior al inicio de Explotación.
TC _{x-1} :	Registro de este índice disponible a la fecha de presentación de Ofertas Técnicas y Económicas (abril de 2011).
X:	Año 1 de Explotación.

63. Cabe mencionar que, a partir del segundo año del inicio de Explotación de las Obras Mínimas de la Fase 1 de la Concesión, al inicio de cada año de la Concesión, el PAMO se ajustará sobre la base de la fórmula señalada en el punto 3.1.2 del apéndice 5 del anexo 19 del Contrato de Concesión.

64. Al respecto, el MTC ha venido ajustando el PAMO de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, como se detalla a continuación:

- En el año 2017 el valor del PAMO Ajustado para el primer año de explotación ascendió a USD 2,70 millones (sin IGV), siendo la cuota trimestral de USD 674,16 miles.
- En el año 2018 (segundo año de explotación) el valor del PAMO ascendió a USD 2,87 millones (sin IGV), cuya cuota trimestral ascendió a USD 718,54 miles (sin IGV), lo cual representa un incremento de 6,6% con relación a la cuota del año anterior.
- Para el Tercer Año de Explotación (2019), el PAMO ascendió a USD 2,73 millones (sin IGV), con una correspondiente cuota trimestral de USD 681,45 miles, lo que significa una caída del 5,2% respecto del valor del 2018.
- Para el año 2020, cuarto año de explotación de la Concesión, el valor del PAMO Ajustado ascendía a USD 2,71 millones (sin IGV), siendo la cuota trimestral de USD 678,4 miles; lo cual muestra una reducción de 0,48% con relación al PAMO vigente en el año previo.



Fuente: MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

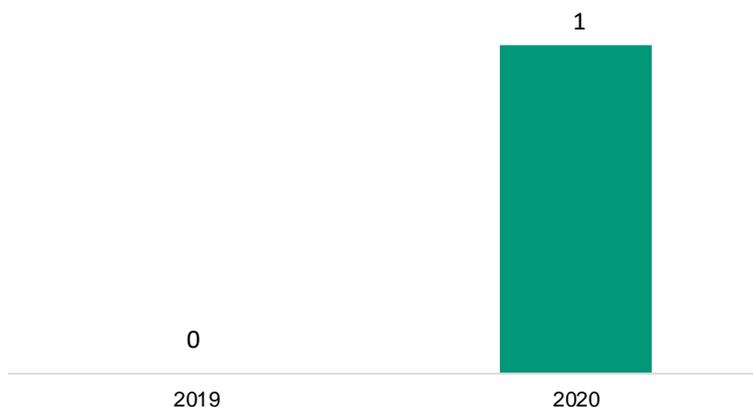


VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

65. Durante el año 2020 se registró un accidente en el TPY-NR, que ocasionó un herido. Cabe mencionar que, al no haber ningún accidente con fatalidad, este accidente se clasifica dentro del tipo B: accidentes con daños materiales y herido.

GRÁFICO N° 7: Número de accidentes en el terminal, 2019 - 2020



Fuente: COPAM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OSITRAN.

VI.2. Reclamos, sanciones y penalidades

66. Durante el año 2020 no se presentaron reclamos contra el Concesionario, ni se le aplicaron sanciones administrativas. Sin embargo, sí se le aplicó una penalidad ascendente a S/ 304 000 por haber ejecutado obras no aprobadas en el expediente técnico del Proyecto “Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma Fase I” durante los meses de agosto y noviembre de 2014 y de agosto de 2015 a enero de 2016.²¹

VII. ESTADOS FINANCIEROS

67. Con relación al impacto del COVID-19, el informe de los auditores señala que las restricciones decretadas por el Gobierno Peruano han venido paulatinamente modificándose de acuerdo con el plan de fases de reactivación económica y los sectores que estuvieron operando de manera limitada, han ido reactivando sus negocios. El sector transporte, donde opera la COPAM, fue uno de los sectores que no fueron afectados por la suspensión de actividades, esto porque el servicio portuario fue calificado como una actividad esencial.
68. En ese contexto, la Compañía adoptó las medidas dispuestas por el Estado para evitar el aumento del contagio por el COVID-19, aplicando el trabajo remoto y realizando las sesiones de Directorio y de Junta General de Accionistas de manera virtual.

²¹ La penalidad fue confirmada en segunda instancia. Ver Oficio N° 00056-2020-GG-OSITRAN.



VII.1. Estado de Resultados Integrales

69. El estado de resultados muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2019 y 2020 para determinar el resultado del periodo. En el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2019 y 2020 tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del año 2020.

CUADRO N° 4: Estado de resultados integrales, 2019-2020
(en soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos por servicios de operación y mantenimiento	9 528 538	9 110 493	100,0%	100,0%	4,6%	418 045
Ingresos por servicios especiales	92 869	43 271	1,0%	0,5%	114,6%	49 598
Costos de servicio de operación y mantenimiento	(3 729 985)	(4 005 170)	-39,1%	-44,0%	-6,9%	275 185
Utilidad bruta	5 891 422	5 148 594	61,8%	56,5%	14,4%	742 828
Gastos administrativos	(3 269 835)	(3 211 909)	-34,3%	-35,3%	1,8%	(57 926)
Diversos, neto	8 040 121	19	84,4%	0,0%	-	8 040 102
Utilidad operativa	10 661 708	1 936 704	111,9%	21,3%	450,5%	8 725 004
Actualización del valor presente de cuentas por cobrar comerciales	3 463 003	4 843 759	36,3%	53,2%	-28,5%	(1 380 756)
Ingresos financieros	13 958	10 543	0,1%	0,1%	32,4%	3 415
Gastos financieros	(2 865 224)	(4 571 503)	-30,1%	-50,2%	-37,3%	1 706 279
Diferencia de cambio, neta	70 888	273 920	1%	3%	-74,1%	(203 032)
Utilidad antes de impuesto a la renta	11 344 333	2 493 423	119,1%	27,4%	355,0%	8 850 910
Impuesto a la renta	(1 709 229)	(1 773 281)	-18%	-19%	-3,6%	64 052
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	9 635 104	720 142	101%	8%	-	8 914 962

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

70. El estado de resultados muestra que en el ejercicio 2020 los ingresos por servicios de operación y mantenimiento ascendieron a S/ 9,5 millones, registrándose un incremento de 4,6% respecto al ejercicio 2019, mientras que los costos de servicio de operación y mantenimiento disminuyeron en 6,9%, registrándose una utilidad bruta de S/ 5,9 millones, representando un incremento de 14,4% respecto al año anterior. Asimismo, en el ejercicio 2020 la utilidad bruta representó el 61,8% de los ingresos por servicio de operación y mantenimiento, mientras que en el ejercicio 2019 había representado el 56,5%.
71. Los gastos de administrativos en 2020 ascendieron a S/ 3,3 millones, representando el 34,3% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, mientras que en el ejercicio 2019 estos gastos ascendieron a S/ 3,2 millones, lo que significó un incremento interanual del 1,8%. El aumento de la utilidad bruta en 2020 (S/ 743 mil) y el cobro al MTC de una indemnización por laudo arbitral por S/ 7,9 millones, han permitido obtener una utilidad operativa de S/ 10,7 millones, representando un incremento de S/ 8,9 millones (450,5%) respecto al ejercicio 2019.
72. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2020 estos ascendieron a S/ 14,0 mil, representando el 0,1% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento. Por otro lado, los gastos financieros representaron el 30,1% de los ingresos por servicios de operación y mantenimiento, ascendiendo a S/ 2,9 millones, lo cual representó una reducción de los gastos financieros en S/ 1,7 millones respecto al ejercicio 2019. Finalmente, la utilidad neta ascendió a S/ 9,6 millones, representando un incremento de S/ 8,9 millones respecto al ejercicio 2019.
73. Respecto a los costos de servicios de operación y mantenimiento de la concesión, estos disminuyeron en 6,9% (S/ 275 mil) con respecto al ejercicio 2019, pasando de S/ 4,0 millones a S/ 3,7 millones.



74. En el ejercicio 2020, los costos de servicios prestados por terceros ascendieron a S/ 2,6 millones, cayendo en 7,6% respecto al ejercicio 2019, y representando el 68,4% de los costos de servicios de operación y mantenimiento. Asimismo, en el ejercicio 2019 los costos de servicios prestados por terceros ascendieron a S/ 2,8 millones, representando el 68,9% del costo de operación total.
75. Los otros gastos de gestión en el ejercicio 2020 ascendieron a S/ 863 mil y ocupan el segundo lugar en participación sobre los costos de servicios de operación y mantenimiento, con un 23,1% de participación. Respecto al ejercicio 2019, los otros gastos de gestión en el ejercicio 2020 se incrementaron en S/ 24 mil (2,9%).
76. En el ejercicio 2020, los gastos de personal y provisiones ascendieron a S/ 314 mil, representando en conjunto el 8,4% de participación sobre los costos de operación totales, mientras que en el ejercicio 2019 dichos gastos ascendieron a S/ 406 mil y representaron el 10,1% de los costos de operación totales.

CUADRO N° 5: Costo de servicios de operación y mantenimiento, 2019-2020
(en soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Gastos de personal	255 864	340 996	6,9%	8,5%	-25,0%	(85 132)
Servicios prestados por terceros	2 551 669	2 760 395	68,4%	68,9%	-7,6%	(208 726)
Tributo	1 747	-	0,0%	0,0%	-	1 747
Otros gastos de gestión	862 775	838 472	23,1%	20,9%	2,9%	24 303
Provisiones	57 930	65 307	1,6%	1,6%	-11,3%	(7 377)
Total	3 729 985	4 005 170	100,0%	100,0%	-6,9%	(275 185)

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

77. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos ascendieron a S/ 3,3 millones, significando un incremento de S/ 58 mil (1,8%) con respecto al ejercicio 2019. En el siguiente cuadro se observa las partidas que conforman gastos de administración para los años 2020 y 2019:

CUADRO N° 6: Gastos administrativos, 2019-2020
(en soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2020	2019	2020 / 2019	
Cargas de personal	1 521 016	1 617 096	46,5%	50,3%	-5,9%	(96 080)
Servicios prestados por terceros	738 861	803 919	22,6%	25,0%	-8,1%	(65 058)
Consumo de combustible	415 446	400 207	12,7%	12,5%	3,8%	15 239
Depreciación	462 684	260 198	14,2%	8,1%	77,8%	202 486
Otros gastos	131 828	130 489	4,0%	4,1%	1,0%	1 339
Total	3 269 835	3 211 909	100,0%	100,0%	1,8%	57 926

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

78. La principal partida que integra los gastos administrativos es la de cargas de personal, la cual en el 2020 ascendió a S/ 1,5 millones, representando el 46,5% del total de gastos administrativos de dicho ejercicio, y registrando una reducción de S/ 96 mil (5,9%) respecto al ejercicio 2019.



79. La segunda partida de mayor participación que integra los gastos de administrativos es la de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2020 ascendió a S/ 739 mil, representando un 22,6% de los gastos administrativos totales, e implicando una disminución de S/ 65 mil (8,1%) respecto al gasto de servicios prestados por terceros en el ejercicio 2019.
80. En el ejercicio 2020, el consumo de combustible, depreciación y otros gastos ascendieron a S/ 1 millón, representando en conjunto el 30,9% de participación sobre los gastos administrativos totales, y un incremento de S/ 219 mil respecto al ejercicio 2019. Cabe indicar que en el ejercicio 2019, dichos conceptos tuvieron una participación de 24,6% sobre los gastos administrativos totales.
81. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que la empresa ha obtenido una utilidad neta positiva de S/ 9,6 millones, significando un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de S/ 720 mil), debido principalmente a una mejora significativa en su utilidad operativa, lo cual es explicado principalmente por: i) un aumento de la utilidad bruta y el cobro al MTC de una indemnización por un laudo arbitral (S/ 7,9 millones), y ii) una reducción sustancial de sus gastos financieros (S/ 1,7 millones) debido a la amortización sustancial de su deuda con vinculadas.

VII.2. Estado de Situación Financiera

82. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se muestra el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2020:

CUADRO N° 7: Estado de Situación Financiera (en soles)

(En soles)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	48 261 484	39 736 602	PASIVO CORRIENTE	32 868 307	31 829 931
Efectivo	4 184 681	2 984 543	Cuentas por pagar comerciales	360 846	490 991
Fondos sujetos a restricción	684 174	1 761 041	Pasivos por arrendamientos	118 121	124 569
Cuentas por cobrar comerciales	33 072 429	28 795 060	Cuentas por pagar a partes relacionadas	31 184 935	30 365 291
Cuenta por cobrar a partes relacionadas	30 525	27 935	Otras cuentas por pagar	1 204 405	849 080
Otras cuentas por cobrar	8 103 962	202 910			
Crédito del Impuesto General a las Ventas	1 776 661	5 561 938	PASIVO NO CORRIENTE	151 136	32 421 807
Gastos pagados por anticipado	409 052	403 175	Pasivos por arrendamientos	151 136	269 603
			Cuentas por pagar a partes relacionadas	0	32 152 204
ACTIVO NO CORRIENTE	541 066	30 663 089	TOTAL PASIVO	33 019 443	64 251 738
Cuentas por cobrar comerciales	0	27 647 154			
Crédito del Impuesto General a las Ventas	83 452	2 391 582	PATRIMONIO NETO	15 783 057	6 147 953
Activo diferido por impuesto a las ganancias	48 886	71 361	Capital social	12 000 000	12 000 000
Activos por derecho de uso	264 734	391 468	Reserva legal	378 306	0
Edificaciones, unidades de transporte y equipo, neto	143 994	160 859	Resultados acumulados	3 404 751	(5 852 047)
Intangibles neto	0	665			
TOTAL ACTIVO	48 802 550	70 399 691	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	48 802 500	70 399 691

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



83. Con respecto a la evolución de las cuentas, se observa que en el ejercicio 2020 el activo total se redujo en S/ 21,6 millones (31%) respecto al ejercicio 2019, pasando de S/ 70,4 millones a S/ 48,8 millones, explicada por la disminución en S/ 30,1 millones del activo no corriente, específicamente debido a una disminución de las cuentas por cobrar comerciales (parte no corriente) en 100%, que pasaron de S/ 27,6 millones a S/ 0 millones y a una reducción en 97% del crédito del impuesto general a las ventas (parte no corriente), que pasó de S/ 2,4 millones a S/ 83 mil. Por su parte, el activo corriente aumentó en S/ 8,5 millones (21%), al pasar de S/ 39,7 millones a S/ 48,3 millones, debido a un aumento de S/ 1,2 millones (40%) del nivel de efectivo, a un aumento de S/ 7,9 millones de otras cuentas por cobrar y a un aumento de S/ 4,3 millones (15%) de las cuentas por cobrar comerciales.
84. En lo que respecta al pasivo total de la empresa, en el ejercicio 2020, este ascendió a S/ 33,0 millones, representando una disminución de S/ 31,2 millones (49%) respecto al ejercicio 2019, dicha disminución se explica por una disminución del pasivo no corriente de S/ 32,2 millones (100%) asociado a una disminución de S/ 32,3 millones (100%) de las cuentas por pagar a partes relacionadas. Con relación a los pasivos corrientes, estos se incrementaron en S/ 1,0 millones (3%), debido principalmente a un aumento S/ 820 mil (3%) en las cuentas por pagar a partes relacionadas y a un incremento de S/ 355 (42%) de otras cuentas por pagar. Es necesario señalar que las cuentas por pagar a partes relacionadas (parte corriente y no corriente) totalizan S/ 31,2 millones al cierre del ejercicio 2020, representando el 94,4% del pasivo total de la empresa.
85. En el caso del patrimonio de la Concesión, este asciende a S/ 15,8 millones en el ejercicio 2020, representando un incremento de S/ 9,6 millones (157%), respecto al ejercicio 2019, debido a la utilidad generada en el ejercicio 2020 (S/ 9,6 millones). Asimismo, en el ejercicio 2020 el patrimonio neto representa el 32% del activo total, mientras que en el ejercicio 2019 dicho porcentaje fue de 9%, con lo cual se concluye que hay una mejora en los niveles de solvencia de la empresa.
86. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al ejercicio 2019, la situación financiera de la empresa ha mejorado en términos de solvencia financiera, esta situación se debe principalmente a la reducción sustancial de su deuda con vinculadas, dicha reducción se efectuó con recursos propios, asimismo, la reducción de la deuda con vinculadas ha permitido reducir los gastos financieros, lo cual también ha contribuido a que la empresa obtenga utilidad neta. Otro evento relevante es el cobro al MTC de una indemnización por laudo arbitral, el cual ha mejorado sustancialmente la utilidad neta, ambos factores contribuyeron a mejorar la solvencia de la empresa. En términos de liquidez la empresa muestra una estabilidad con recursos de corto plazo que le permitirían cumplir con sus compromisos de corto plazo.

VII.3. Ratios Financieros

a) Análisis de ratios de liquidez

87. El siguiente cuadro muestra que, en el ejercicio 2020, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica y prueba ácida, los cuales reflejan que los recursos de corto plazo (activo corriente) de la empresa cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En el ejercicio 2019, los referidos ratios también presentan valores superiores a 1,00; sin embargo, en términos de liquidez absoluta, tanto en el ejercicio 2019 y 2020 el ratio es menor a 1, lo cual indica que el nivel de caja bancos de la empresa cubre sólo una parte del pasivo corriente.



CUADRO N° 8: Ratios de liquidez

Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	1,47	1,25
Prueba ácida	1,40	1,06
Liquidez absoluta	0,13	0,09

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

88. Del cuadro anterior, se aprecia que en el ejercicio 2020, los ratios de liquidez clásica y prueba ácida han aumentado respecto al ejercicio 2019, así, el ratio de liquidez clásica aumentó de 1,25 a 1,47, y el ratio de prueba ácida aumentó de 1,06 a 1,40, de esta forma, en el ejercicio 2020 por cada sol de pasivo corriente existen S/ 1,47 de activo corriente como respaldo. Asimismo, en el ejercicio 2020, el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,09 a 0,13 esta situación se debe principalmente a una aumento del activo corriente (aumento del nivel de caja bancos).

b) Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

89. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento: deuda – patrimonio²², endeudamiento del activo²³, e índice de solvencia²⁴, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido y con ello aumentó su nivel de solvencia. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de calidad de la deuda²⁵, se evidencia un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2020 con relación al ejercicio 2019.
90. El ratio deuda – patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que por cada sol de patrimonio corresponde S/ 2,1 de deuda, mientras que en el ejercicio 2019 dicho ratio fue de 10,5, es decir, por cada sol de patrimonio corresponde S/ 10,5 de deuda, denotando una disminución en la relación recursos de terceros sobre recursos propios.
91. El ratio endeudamiento del activo también disminuye en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019. En particular, el activo total en el ejercicio 2020 es financiado en un 61,7% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2019 el valor de este ratio es de 91,3%, denotando una disminución del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.
92. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2020 el 99,5% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), siendo que este indicador fue de 49,5% en el ejercicio 2019, lo cual refleja el endeudamiento de corto plazo ha aumentado.
93. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,48 de activo total (cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa), considerando que para el ejercicio 2019 este indicador es de 1,10 puede concluirse que en el ejercicio 2020 la empresa disminuyó su nivel de endeudamiento al aumentar la relación activo total sobre pasivo total.

²² Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²³ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

²⁴ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

²⁵ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

**CUADRO N° 9: Ratios de endeudamiento**

Ratios	2020	2019
Deuda - patrimonio	2,1	10,5
Endeudamiento del activo	67,7%	91,3%
Calidad de la deuda	99,5%	49,5%
Índice de solvencia	1,48	1,10

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

c) Análisis de los ratios de rentabilidad

94. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. El margen bruto²⁶ ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2020 asciende a 61,8% y en el ejercicio 2019 fue de 56,5%. Respecto al margen operativo²⁷, este resultó ser de 21,3% en el 2019, aumentando a 111,9% en el 2020 debido principalmente al aumento del margen bruto y al cobro al MTC de la indemnización por laudo arbitral.
95. De igual forma, el margen neto²⁸ ha presentado un incremento entre el 2019 y 2020. En particular, en 2019 fue de 7,9%, mientras que en el 2020 fue de 101,1%, indicando que en 2020 por cada S/ 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene S/ 101 de utilidad neta, explicándose esta mejora principalmente por un aumento sustancial de la utilidad operativa.
96. El margen EBITDA²⁹ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias. Así, en el ejercicio 2020 el margen de EBITDA fue de 113,9%, mientras que en el ejercicio 2019 fue de 23,4%, lo que permite concluir que el margen de EBITDA ha representado un aumento.
97. De otro lado, el ROE³⁰ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, por lo que, revisando la situación de la empresa se aprecia que en el ejercicio 2020 mejora respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene un utilidad neta de S/ 61,0, mientras que en el ejercicio 2019 por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene una utilidad de S/ 12, explicándose el aumento de este indicador en el aumento de la utilidad neta.
98. De la misma forma, el ROA³¹ mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa, siendo que este indicador también presenta un aumento, desde 1,0 en 2019, a 19,7% en el 2020, debido al aumento de la utilidad neta y en general a la mejora de los resultados operativos.

CUADRO N° 10: Ratios de rentabilidad

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	61,8%	56,5%
Margen Operativo	111,9%	21,3%
Margen Neto	101,1%	7,9%
Margen EBITDA	113,9%	23,4%
ROE	61,0%	11,7%
ROA	19,7%	1,0%

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Concesionaria Puerto Amazonas S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

²⁶ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

²⁷ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

²⁸ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

²⁹ Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³¹ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



VIII. CONCLUSIONES

99. El informe de desempeño del año 2020 para la Concesión del Terminal Portuario Yurimaguas – Nueva Reforma, presenta las siguientes conclusiones:

- (i) Durante el año 2020 se atendieron 413 naves en el TPY-NR, lo cual significó una caída de 5,7% respecto al año anterior (438 naves). En cuanto a la distribución del tipo de naves atendidas: 82,1% fueron motonaves fluviales, 8,2% artefactos fluviales, 6,5% empujadores fluviales y 3,1% botes fluviales.
- (ii) La cantidad demandada por los servicios estándar a la carga (17 068 toneladas), se concentró en mercancías del tipo fraccionada (11 823 toneladas), contenerizada (4 596 toneladas) y líquida a granel (649 toneladas), las cuales representaron el 69,3%, 26,9% y 3,8% del total de carga movilizada por el terminal, respectivamente
- (iii) Durante el año 2020, al igual que el año anterior, no se han reconocido inversiones, pues la Fase 1 concluyó en el año 2016 y la activación de la Fase 2 se encuentra sujeta a una mayor demanda. Así, al cierre del 2020, la inversión total ejecutada alcanzó los USD 36,09 millones (incluido IGV), lo cual representó un avance de 66,1% con relación a la inversión comprometida.
- (iv) Respecto a los pagos al Estado, durante el 2020 el aporte por regulación pagado ascendió a S/ 404 048I, lo que significó un incremento del 3,8% respecto al año previo.
- (v) En síntesis, la utilidad neta positiva de S/ 9,6 millones en el año 2020 implica un desempeño superior al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de S/ 720 142), debido principalmente a debido principalmente a una mejora significativa en su utilidad operativa, lo cual es explicado principalmente por: i) un aumento de la utilidad bruta y el cobro al MTC de una indemnización por un laudo arbitral (S/ 7,9 millones), y ii) una reducción sustancial de sus gastos financieros (S/ 1,7 millones) debido a la amortización sustancial de su deuda con vinculadas.
- (vi) De otro lado, como se ve reflejado en sus ratios financieros, la solvencia financiera de la empresa ha mejorado respecto al año previo debido a la reducción sustancial de su deuda con empresas vinculadas, dicha reducción se efectuó con recursos propios, lo que permitió reducir los gastos financieros. Finalmente, en términos de liquidez, la empresa muestra una estabilidad manteniendo recursos que le permitirían cumplir con sus compromisos de corto plazo.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas – Nueva Reforma			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas - Nueva Reforma	Cláusula 2.1. (p. 25)
2	Fecha de suscripción	31 de mayo de 2011	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 33)
4	Factor de competencia	Menor pago por PAMO (pagos anuales por mantenimiento y operación) y PPO (pago por obra)	Bases del Concurso
5	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.7
6	Tipo de Contrato	DBFOT: diseño, financiación, construcción, operación y transferencia	Cláusula 2.4
7	Capital mínimo	S/. 12 000 000,00.	Cláusula 3.3
8	Garantías a favor del Concedente	<p>El Concesionario entregará al Concedente una garantía de fiel cumplimiento del Contrato de Concesión, de acuerdo a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Garantía inicial</u>: desde la fecha de suscripción del contrato hasta 12 meses posteriores al vencimiento del plazo de la concesión: USD 3 774 927,00. ▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase I</u>, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 6 517 016,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase I. ▪ <u>Antes del inicio de ejecución de la Fase II</u>, el Concesionario deberá incrementar el monto de la garantía inicial a: USD 4 807 764,00 y mantenerla vigente durante todo el periodo de Construcción hasta seis (06) meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de las Obras de la Fase II. 	Cláusula 10.2
9	Garantías del Concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente garantiza el apoyo que fuere necesario para asegurar la debida protección de los bienes de la concesión, con el fin de garantizar la prestación ininterrumpida de los servicios sin perjuicio de la responsabilidad del concesionario respecto de los mismos. La referida garantía no constituye una garantía financiera. ▪ La construcción y el mantenimiento de las vías de acceso terrestre al Terminal Portuario, así como el dragado de mantenimiento de río, a efectos de lograr las condiciones operativas necesarias, son de responsabilidad del MTC. 	Cláusula 10.1
10	Garantías a favor de Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concesionario podrá, previa autorización otorgada por el Concedente con opinión favorable del Regulador, otorgar garantías a favor de los acreedores permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Derecho de Concesión. - Ingresos de la Concesión, netos del Aporte por Regulación y de cualquier otro monto comprometido a entidades estatales. - Acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 10.3



11	Compromiso de inversión	<p>La inversión referencial proyectada sin IGV por fases es la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión Fase I: USD 25,5 millones ▪ Inversión Fase I ajustada: USD 36,1 ▪ Inversión Fase II: USD 18,5 millones ▪ Inversión Total: USD 37,1 millones ▪ Inversión Total Proyectada: USD 54,6 millones 	Anexo 9
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras mínimas: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Fase I</u>: Asociada a las obras iniciales, se realizaría en los 4 primeros años de la concesión e implicará la ejecución de obras y adquisición de equipos. - <u>Fase II</u>: las obras a construir, conjuntamente con el equipamiento a adquirir, deberán ser comenzadas a ejecutar cuando se alcance una demanda de 600 000 TM anuales o cuando la tasa de ocupación del muelle sea de 44%, lo que resulte primero. 	Anexo 9
13	Cierre Financiero	<p>El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los 30 días Calendario de inicio de la construcción, que cuenta con los recursos financieros o los contratos suscritos que establezcan los compromisos de financiamiento que se generen para la ejecución de las Obras Mínimas de la Fase I y las Obras Mínimas de la Fase II en su respectiva oportunidad.</p>	Cláusula 6.39
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. Modalidades: (i) Arbitraje de conciencia, y (ii) Arbitraje de derecho (Arbitraje nacional para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00 y arbitraje internacional cuando las controversias son mayores a USD 10 000 000,00). 	Cláusula 16.11 Cláusula 16.12
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 1 y 400 UIT). - Régimen de bienes (entre 1 y 80 UIT). - Obras de infraestructura portuaria (entre 1 y 80 UIT). - Conservación de la Concesión (entre 4 y 5 UIT). - Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA). - Garantías (4 y 10 UIT). - Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 1 y 80 UIT). - Consideraciones Generales Socio Ambientales (1 y 3 UIT). ▪ Potestad de supervisión (10 UIT). 	Anexo 17
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral del Concedente. - Término por fuerza mayor o caso fortuito. - Otras causales no imputables a las partes. 	Cláusula 15.1
17	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico-financiero, en caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de costos del Concesionario. ▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de costos relacionados a los Servicios Estándar. 	Cláusula 9.15 Cláusula 9.16 Cláusula 9.18



		<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concedente con opinión del Regulador, establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuestos, resultante del ejercicio. b) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula. ▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación al Concesionario por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo disminuyendo el monto del PAMO del (de los) siguiente (s) periodo (s) hasta alcanzar el monto del desequilibrio calculado. 	
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros personales para trabajadores. ▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas. ▪ Seguro de responsabilidad civil, general, contractual, extra-contractual, patronal. 	Anexo 21
19	Inicio de la explotación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La explotación solo podrá iniciarse si el Concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión y de las pólizas de seguros que se exigen en el Contrato, de acuerdo con los plazos y condiciones establecidos en el mismo. ▪ La fecha de inicio de la explotación de la concesión se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras correspondientes a la Fase I, ejecutadas de acuerdo al respectivo Expediente Técnico. 	Cláusula 8.12 Cláusula 8.13
20	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durante la ejecución de las obras mínimas y hasta seis (06) meses posteriores a la entrega del acta de recepción de obras iniciales <u>no se exigirá</u> los niveles de servicio y productividad señalados en el contrato. ▪ <u>Amarradero multipropósito:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para barcazas y chatas: <ul style="list-style-type: none"> o Carga general: 80 toneladas por hora. o Contenedores: 12 contenedores por hora. - Rendimiento trimestral de embarque y desembarque para motonaves y motochatas: <ul style="list-style-type: none"> o Carga general: 20 toneladas por hora. ▪ <u>Tiempo de recepción y entrega de mercancía:</u> <ul style="list-style-type: none"> - No deberá exceder los 30 minutos en cada uno de los casos. Así como no podrá ser superior a 20 minutos en promedio trimestral. 	Cláusula 8.17 Anexo 3
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Regulador podrá realizar de oficio la primera revisión de las Tarifas, según los procedimientos y metodologías establecidas en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. ▪ El Regulador podrá revisar de oficio cada cinco (05) años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura portuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características con la demanda. ▪ El Concesionario, a partir del quinto año de la Concesión, reajustará anualmente las Tarifas de acuerdo a la siguiente fórmula: $T_t = T_{t-1} * (IPC_{t-1}/IPC_{t-2})$ 	Cláusula 9.5 Cláusula 9.6 Cláusula 9.7



22	Tarifas	<p>El Concesionario estará facultado a cobrar la(s) Tarifa(s) en Nuevos Soles que serán fijadas por el Regulador, utilizando la metodología de disposición a pagar del usuario y/u otras metodologías contempladas en el RETA por los servicios que prestará el Nuevo Terminal portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, por la prestación de los siguientes Servicios Estándar:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Servicios a la Nave.▪ Servicios a la Carga:<ul style="list-style-type: none">- Fraccionada.- Rodante.- Solida a Granel.- Liquida a Granel.- Contenedor con carga de 20 pies.- Contenedor vacío de 20 pies.- Contenedor con carga de 40 pies.- Contenedor vacío de 40 pies.▪ Servicios a los pasajeros.	Anexo 5
23	Cofinanciamiento	<p>El Concedente reconocerá el pago de los siguientes conceptos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Pago por Obra (PPO)• Pago anual de mantenimiento y operación (PAMO) <p>El procedimiento de pago de ambos conceptos se encuentra regulado en el Anexo 19 del Contrato de Concesión.</p>	Cláusula 9.9



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO

Modalidad de concesión	Cofinanciada
Plazo de concesión	30 años
Periodo	2016-2019

Tráfico

Indicador	Unidad medida	2017	2018	2019	2020
Tráfico de naves	Unidades	148	520	438	413

Carga por tipo de operación:

Exportación	Toneladas				
Importación	Toneladas				
Cabotaje	Toneladas	16 800	86 700	20 114	17 068
Transbordo	Toneladas				

Carga por tipo de producto:

Contenedorizada	Toneladas	203	528	1 464	4 596
Fraccionada	Toneladas	15 689	85 475	11 289	11 289
Graneles líquidos	Toneladas	884		7 360	649
Graneles sólidos	Toneladas				
Rodante	Toneladas	24			
Contenedores	Unidades	11	52	99	284
	TEU	18	89	187	551

Fuente: COPAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

1/ No se ha considerado el periodo de prueba.



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

Calle Los Negocios 182, Piso 2, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez Bendezu – Practicante