



# INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales

**2020**

**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 Terminal de Embarque de Concentrados  
de Minerales**

*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 del 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:

[estudioeconomicos@ositrان.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositrان.gob.pe)



## ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO .....	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....	7
I.1. COMPOSICIÓN 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 .....	9
I.5. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	10
II. OFERTA DE SERVICIOS .....	10
II.1. SERVICIO ESTÁNDAR.....	10
II.2. SERVICIOS ESPECIALES .....	11
II.3. SERVICIOS SUJETOS AL RÉGIMEN DE ACCESO .....	11
III. DEMANDA DE SERVICIOS.....	11
III.1. PRINCIPALES CLIENTES.....	12
III.2. TRAFICO DE NAVES Y DE CARGA .....	13
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....	15
IV.1. TARIFAS .....	15
IV.2. CARGOS DE ACCESO.....	16
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....	17
V.1. INVERSIONES.....	17
V.2. PAGOS AL ESTADO .....	18
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....	18
VI.1. ACCIDENTES .....	18
VII. RESULTADOS FINANCIEROS .....	20
VII.1. ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES .....	20
VII.2. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA .....	22
VII.3. RATIOS FINANCIEROS .....	24
VIII. CONCLUSIONES.....	26
ANEXO I: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	28
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TRANSPORTADORA CALLAO S.A. ....	32



## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Composición accionaria de Transportadora Callao S.A.....	7
Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2020 .....	12
Gráfico 3 Líneas navieras, año 2020 .....	13
Gráfico 4 Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2020.....	13
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2020 .....	14
Gráfico 6 Composición de la carga, según producto, periodo 2019-2020 .....	15
Gráfico 7 Accidentes según tipificación, periodo 2019-2020 .....	19

## ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2018-2020 .....	16
Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2020 .....	17
Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2017-2020 .....	18
Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2020 .....	19
Cuadro 5 Estado de Resultados Integrales de TCSA, años 2019 y 2020 .....	20
Cuadro 6 Ingresos de actividades ordinarias de TCSA, años 2019 y 2020 .....	21
Cuadro 7 Costo de operación de TCSA, años 2019 y 2020 .....	22
Cuadro 8 Gastos de administración de TCSA, años 2019 y 2020 .....	22
Cuadro 9 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020 .....	23
Cuadro 10 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020 .....	23
Cuadro 11 Ratios de liquidez .....	24
Cuadro 12 Ratios de endeudamiento.....	24
Cuadro 13 Ratios de rentabilidad.....	25

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos.....	8
--	---



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal de Embarque de Concentrado de Minerales del Terminal Portuario del Callao (en adelante, Terminal de Concentrados o Concesión) para el año 2020. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la empresa, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, entre otros.

El 28 de enero de 2011 fue suscrito el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Conservación y Explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao (en adelante, Contrato de Concesión) entre la empresa Transportadora Callao S.A. (en adelante, el Concesionario, Transportadora Callao o TCSA) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC). Al respecto, el Terminal de Concentrados fue producto de una iniciativa privada, la cual implicaba, entre otras obras, la construcción de una faja transportadora de minerales, un puente de acceso y un muelle de 218 metros de longitud. Así, para la implementación de la infraestructura, TCSA se comprometió a invertir un total de USD 120,3 millones (incluido IGV), monto que fue ejecutado al 100% en el año 2014. Cabe indicar que, posteriormente a ello, el Concesionario no ha llevado a cabo inversiones adicionales en la Concesión.

Por otro lado, debido a la naturaleza de la carga que moviliza en el Perú, Transportadora Callao tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2020, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Maritime Logistics, Horizon Shipping Panama Inc., Glencore Perú, Minera Chinalco del Perú S.A., entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal durante el año 2020, se observó que las empresas Horizon Shipping Panama Inc. y Trafigura Maritime Logistics presentaron la mayor participación de carga movilizada, registrando el 36,5% y 35,0%, respectivamente.

Con relación al tráfico, TCSA atendió un total de 153 naves y movilizó 2,51 millones de toneladas de concentrados de minerales para exportación durante el año 2020, lo cual se traduce en una reducción del 8,9% y 16,2% respecto del año 2019, respectivamente. Cabe indicar que el comportamiento del tráfico en el terminal portuario se vio afectado por las medidas de inmovilización aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional, lo cual afectó las operaciones de los clientes del terminal, particularmente durante los primeros meses de la pandemia. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2020, en comparación a lo registrado en el año 2019, se observa una reducción significativa de los volúmenes de carga durante el periodo abril-julio, esto es, los primeros meses posteriores a la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional en el Perú; sin embargo, a partir del mes de agosto de 2020, se aprecia que los niveles de carga embarcada empiezan a recuperar la tendencia del año 2019, a la vez que las medidas de reactivación económica empiezan a ser aplicadas de manera progresiva.

Entre tanto, respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios estándar a la nave y a la carga para el periodo mayo 2020 – mayo 2021 fue de -1,11%. En ese sentido, el 23 de mayo de 2020 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga, en el cual se incluyen los ajustes anuales por inflación y el factor de productividad de TCSA vigente para el quinquenio 2019-2024. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2020, se contaban con once contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCSA y los usuarios intermedios.

Respecto a las inversiones realizadas por el concesionario, dado que durante los años 2014 y 2015 el regulador reconoció la totalidad de la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV), no habiéndose realizado inversiones adicionales en el terminal portuario en el periodo posterior. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2020 TCSA realizó pagos por un total de S/ 2,16 millones, cifra 10,9% inferior a lo registrado en el año 2019 (S/ 263 mil menos).



En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a cinco (5), lo cual representó una reducción respecto al año anterior (6 accidentes). Cabe indicar que, de dicho total, en su mayoría correspondieron a accidentes con daños materiales.

Finalmente, con relación a los resultados financieros de TCSA, durante el año 2020 los ingresos operativos ascendieron a USD 20,6 millones, registrándose una disminución de 16,1% respecto al ejercicio 2019. Por su parte, los costos operativos disminuyeron en 6,9%, lo cual dio como resultado que la utilidad bruta ascendiera a USD 3,1 millones. No obstante, al finalizar el 2020, TCSA obtuvo una pérdida neta de USD 2,1 millones, que representó una disminución de USD 1,4 millones respecto a la utilidad neta obtenida en el ejercicio 2019, explicado por los altos gastos financieros afrontados por la empresa.

Adicionalmente, los indicadores de liquidez de TCSA muestran que, en el ejercicio 2020, la empresa presentó ratios de liquidez menores a 1,00, lo cual refleja que los recursos de corto plazo de la empresa no cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Entre tanto, respecto a los indicadores de endeudamiento, se observó que durante el 2020 estos han aumentado y, con ello, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa. Finalmente, respecto a los indicadores de rentabilidad, el margen neto de TCSA fue -10,2% en el 2020, mostrando que, por cada USD 100 de ingresos operativos, la empresa obtuvo una pérdida de USD 10,2, principalmente por una disminución sustancial de la utilidad operativa.



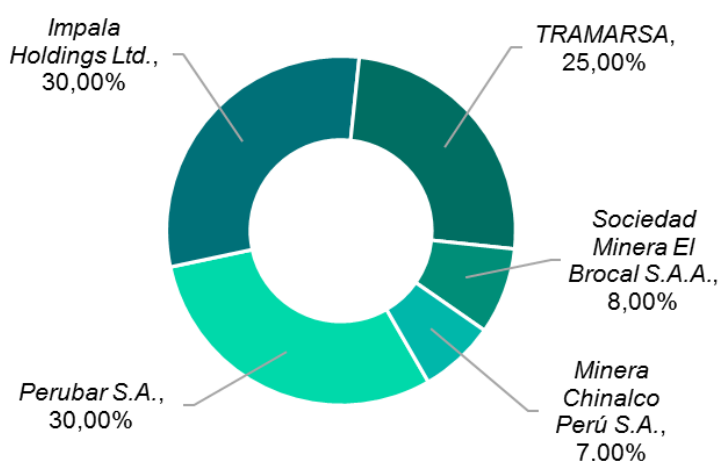


## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición del Concesionario

1. TCSA es una empresa privada que se constituyó el 15 de setiembre de 2010, e inició sus operaciones formalmente el 23 de mayo de 2014, luego culminar la construcción y puesta en marcha del puerto de embarque y la faja transportadora de concentrados de minerales.
2. Accionarialmente, la empresa se encuentra conformada por las empresas Perubar S.A. (30,0%), Impala Holdings LTD (30,0%), Sociedad Minera El Brocal S.A.A. (8,0%), Minera Chinalco Perú S.A. (7,0%) y Trabajos Marítimos S.A. - TRAMARSA (25,0%). Al respecto, dicha composición se ha mantenido desde el inicio de sus operaciones.

**Gráfico 1** Composición accionaria de Transportadora Callao S.A



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

### I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. En el año 2009, el Consorcio Transportadora Callao (integrado por PERUBAR S.A., CORMIN Callao S.A.C., Santa Sofía Puertos S.A., Minera Chinalco Perú S.A. y Sociedad Minera El Brocal S.A.A.) presentó ante la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) una iniciativa privada para la ejecución de un proyecto de inversión denominado "Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao". Así, mediante Acuerdo adoptado el 23 de marzo de 2010, la APN declaró de interés público la iniciativa privada presentada. Posteriormente, el 27 de diciembre de 2010, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó el Contrato de Concesión respectivo.
4. Sobre el particular, el Contrato de Concesión tiene como objeto el diseño, construcción, financiamiento, conservación y explotación del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao. Fue suscrito entre el MTC y Transportadora Callao el 28 de enero de 2011 con una vigencia de 20 años. Así, el referido contrato brinda al Concesionario el derecho de operar el terminal bajo la modalidad de monoperador, esto es, TCSA tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva del Servicio Estándar que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios (i.e. una empresa integrada verticalmente). De este modo, quedan exceptuados los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos a las disposiciones contenidas en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (en adelante, REMA) del Ositrán.
5. TCSA tiene por objeto la operación y conservación de un muelle especializado para concentrados de minerales, ubicado en el rompeolas norte del Terminal Portuario del Callao, así como de la respectiva faja transportadora, con una capacidad de instalada de transporte de 7 millones de



toneladas métricas de concentrado anuales, de conformidad con los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión<sup>1</sup>.

- Por otro lado, el 14 de enero de 2014 se suscribió la Adenda N° 1, la cual incorporó modificaciones al procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones o participaciones correspondientes a la participación mínima establecida en el tercer párrafo de la cláusula 9.6 y sobre el tercer párrafo de la cláusula 12.1, referido a las relaciones con socios, terceros y personal. De igual forma, dicha Adenda modifica los Apéndices N° 1, 2, 3 y 4 del Anexo 1 del Contrato de Concesión, para incorporar las áreas terrestres y acuáticas destinadas al desarrollo del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, conforme al Anexo A de la Adenda.
- En cuanto a la inversión comprometida en infraestructura y equipamiento, esta asciende a USD 120,3 millones (incluido IGV), los cuales se encuentran referidos a los siguientes parámetros:

Ilustración 1 Parámetros de las Obras y Equipamientos mínimos	
<b>Capacidad de atención de naves</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Diseñado para atender durante las 24 horas del día (días hábiles, domingos y feriados).</li></ul>
<b>Características del Muelle</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Tener una longitud mínima de 200 metros y una profundidad marina de 14 metros, con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 metros, con una manga referencial de 34 metros y un calado referencial de 13,1 metros.</li></ul>
<b>Área terrestre</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Contar con torre de transferencia para recibir los concentrados desde los distintos depositos</li><li>Contar con soporte estructural de un sistema hermético de faja transportadora para trasladar los concentrados entre el punto de acceso público y el muelle. Debe Comprender una longitud mínima de 200 m. y una profundidad marina de 14 m., con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 m., con una manga referencial de 34 m. y un calado referencial de 13,1 m.</li></ul>
<b>Área marítima</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Debera lograr una capacidad operativa tal que permita atender adecuadamente a la nave y a la carga de acuerdo a los niveles de productividad establecidos en el Contrato de Concesión.</li></ul>
<b>Equipamiento portuario</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Faja transportadora, Cargador Lineal, Torre de transferencia y demás dispositivos que permiten la recepción y traslado del concentrado hasta la Nave.</li></ul>
<b>Dragado</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>El dragado inicial a pie de muelle que permita obtener una profundidad que garantice la llegada de las naves, así como el dragado de mantenimiento de dicha área para mantenerlo a -14 metros.</li></ul>
<b>Obras marítimas</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Se deberá considerar su proximidad a la instalaciones actuales del TPC, con la finalidad de no afectar la estabilidad de las obras existentes ni su operatividad.</li></ul>

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Entre tanto, con relación al régimen tarifario, en el Contrato de Concesión se señala que, a partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales regulados deberán ser actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X<sup>2</sup>. Así, anualmente el Concesionario realizará la actualización tarifaria correspondiente en función de la inflación (RPI) de los últimos doce meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Ositrán (el cual es revisado quinquenalmente). Cabe señalar que, para el primer quinquenio contado desde el inicio de explotación, el factor de productividad

<sup>1</sup> Estados Financieros Auditados 2020 de Transportadora Callao S.A.

<sup>2</sup> RPI es la inflación de los últimos doce meses, expresada en un índice general de precios, utilizado para ajustar la tarifa y, de este modo, proteger a la empresa de los efectos de la inflación. El factor de productividad (X) corresponde a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario.





fue cero; es decir, durante los primeros cinco años de explotación, las tarifas fueron ajustadas considerando únicamente la inflación (RPI).

9. Por otro lado, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda, por la prestación de los servicios especiales proporcionados a solicitud de los usuarios. Al respecto, durante el año 2020, TCSA no se ha encontrado brindando servicios especiales en la Concesión.
10. Respecto a los pagos al Estado Peruano, de acuerdo con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, TCSA deberá pagar una retribución como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado por explotar en forma exclusiva el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, la cual asciende al 2% de los ingresos mensuales que obtenga por la prestación de los servicios a partir del inicio de explotación de la Concesión. Del mismo modo, el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación<sup>3</sup>.

### **I.3. Área de influencia**

11. El área de influencia, en general, es aquella en la que se genera el grueso del tráfico marítimo, esto es, el territorio en el que se originan los principales flujos comerciales (exportaciones o importaciones) canalizados a través de las instalaciones portuarias.
12. En el caso del Terminal de embarque de Concentrados de Minerales, el área de influencia está conformada por la ciudad de Lima, así como por las regiones de Pasco, Junín y Huancavelica, en las que operan las principales empresas mineras que exportan sus productos a través de este terminal<sup>4</sup>.

### **I.4. Principales activos de la Concesión**

13. El terminal es una estructura de concreto armado de 220 metros de largo por 21 metros de ancho, construida sobre 93 pilotes tubulares de acero estructural de 1,016 mm de diámetro y 19 mm de espesor de pared. El tablero del muelle está conformado por vigas prefabricadas de concreto armado que llegan sobre los cabezales de los pilotes. Al respecto, sobre dichas vigas se tiene una losa de concreto formada por piezas prefabricadas de concreto conectadas por vaciados de concreto "*in situ*", en tanto que todas las vigas longitudinales, transversales y losas, son prefabricadas de concreto armado<sup>5</sup>.
14. El muelle cuenta con todos los elementos necesarios para el atraque y amarre de las naves (de hasta 60 000 DWT<sup>6</sup>), tales como defensas, bitas (bolardos), rieles y otros correspondientes al cargador de barcos.
15. El terminal cuenta con un sistema de Faja Transportadora que recibe la carga de manera convencional, pero que luego se enrolla y encapsula hermetizando la carga que transporta (faja tubular hermética encapsulada). A través de dicha faja se transporta el mineral desde los almacenes hasta embarcarlo, permitiendo mitigar la contaminación ocasionada por la circulación de camiones con carga de concentrados de minerales en los alrededores del Puerto del Callao.
16. Las principales características de la faja son las siguientes:
  - Faja tubular : 3 200 m.
  - Faja *Tripper* : 500 m.
  - Puente de acceso : 300 m.
  - Muelle : 218 m.

<sup>3</sup> Según lo dispuesto en la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión.

<sup>4</sup> Se ha considerado la ubicación de las zonas de operación de las empresas mineras. Ver: [http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/Mineria/PUBLICACIONES/MAPAS/2019/2019\\_MAPA\\_OPERACIONES.pdf](http://www.minem.gob.pe/minem/archivos/file/Mineria/PUBLICACIONES/MAPAS/2019/2019_MAPA_OPERACIONES.pdf)

<sup>5</sup> <https://transportadoracallao.com.pe/nuestro-terminal/>.

<sup>6</sup> Tonelaje de peso muerto del barco (*Deadweight tonnage*).



- Capacidad de Diseño : 2 300 Tonelada/hora.
- Potencia : 2,5 Mw.
- Tamaño máximo nave : 60 000 Tonelada DWT.
- Profundidad de dragado : 14,0 m.
- Calado máximo : 13,1 m.

## I.5. Hechos de importancia

17. De acuerdo con el Plan de Negocios 2021, presentado por TCSA ante el Ositrán, los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2020 fueron los siguientes:
- En el mes de marzo, la Concesión implementó un paquete de medidas para reducir el impacto del COVID-19 en el personal y las operaciones del terminal.
  - En el mes de mayo, la empresa logra la primera recertificación del Sistema Integrado de Gestión ISO 9001:2015 / ISO 14001:2015, en medio de las circunstancias de la emergencia sanitaria por la COVID-19.
  - En el mes de julio y noviembre, se concluyó con éxito el cambio de 1,9 km y 1,5 km, respectivamente, de faja tubular de un total de 6 km, lo cual representaría un 70% acumulado de reemplazo total de la faja.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

18. 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, con excepción de los servicios de practicaje y remolcaje, los cuales están sujetos al REMA.
19. Así, bajo el esquema anterior, los servicios que el Concesionario puede prestar se encuentran clasificados en dos tipos: los Servicios Estándar y los Servicios Especiales<sup>7</sup>.

### II.1. Servicio estándar

20. Son aquellos servicios que brinda el Concesionario obligatoriamente a todo usuario que lo solicite y comprende en el caso de embarque, desde que la carga ingresa al Sistema Automático de Recepción, Transporte y Embarque de los Concentrados hasta que la nave en la que se embarque sea desamarrada para zarpar. Asimismo, incluye la emisión y transmisión electrónica del comprobante de pesaje y cualquier cargo por gasto administrativo, operativo y otros que implique la prestación del Servicio Estándar.
21. Al respecto, de acuerdo con la cláusula 8.14 del Contrato de Concesión, los Servicios Estándar se definen de la siguiente manera:

---

<sup>7</sup> Contrato de Concesión.-

*1.15.89. Servicios*

*Son todos los servicios portuarios que el CONCESIONARIO, directamente o a través de sus Empresas Vinculadas, prestará en el Área de Concesión a todo Usuario que lo solicite, incluye los Servicios Estándar y Servicios Especiales.*

*1.15.90. Servicios Estándar*

*Son los Servicios que, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.14, el CONCESIONARIO prestará, tanto a la Nave como a la carga respecto de los cuales cobrará las Tarifas correspondientes. Estos servicios se prestarán obligatoriamente a todo Usuario que los solicite, cumpliendo necesariamente los Niveles de Servicio y Productividad señalados en el Anexo 3 del Contrato.*

*1.15.91. Servicios Especiales*

*Son todos los servicios portuarios distintos a los Servicios Estándar que el CONCESIONARIO está facultado a prestar y por los que cobrará un precio o una tarifa, según corresponda.”*



#### a) Servicio estándar en función a la nave

22. El único Servicio Estándar en función a la nave que presta el Concesionario es el uso o alquiler de amarradero, el cual comprende la utilización de los amarraderos del terminal, e incluye el 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.

#### b) Servicio estándar en función a la carga

23. Comprende el servicio de recepción, transporte y embarque, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario del terminal portuario desde el punto de acceso público hasta la nave, incluyendo el servicio de pesaje. Por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por tonelada métrica.
24. Cabe precisar que los usuarios no podrán exigir al Concesionario la prestación separada o parcial de uno o más de los servicios que forman parte de los Servicios Estándar.

### II.2. Servicios especiales

25. El Contrato de Concesión define a los Servicios Especiales como aquellos servicios distintos a los Servicios Estándar que el Concesionario está facultado a prestar, directamente o a través de sus empresas vinculadas, y por los cuales el Concesionario tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.

### II.3. Servicios sujetos al régimen de acceso

26. Dado que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema monopropietario, el Contrato de Concesión establece que el REMA es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios prestadores de los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, el Concesionario deberá otorgar acceso a los usuarios intermedios para el uso de la Facilidad Esencial con el fin de prestar los Servicios Esenciales mencionados.
27. Los servicios esenciales de practicaje y remolcaje pueden ser brindados por terceros o por empresas vinculadas que soliciten al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe destacar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

## III. DEMANDA DE SERVICIOS

28. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales durante el año 2020, a partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán<sup>8</sup>.
29. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia. Así, si bien en el caso peruano, durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios del país no presentaron restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se dan de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera. Por tanto, las estadísticas presentadas podrían

<sup>8</sup> 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@ositrان.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrان.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

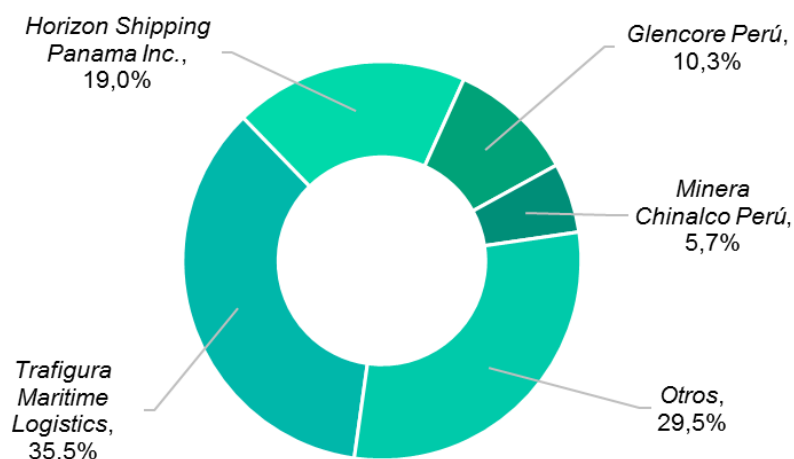


presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años<sup>9</sup>.

### III.1. Principales clientes

30. Debido a la naturaleza de la carga que moviliza en el Perú, TCSA tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2020 se observó que la empresa Trafigura Maritime Logistics, con sede en Singapur, fue el principal cliente de TCSA habiendo tenido a su cargo el 35,5% de la carga movilizada en el terminal, seguido por la empresa Horizon Shipping Panama Inc., con sede en Panamá, quien tuvo a su cargo el 19% de la carga movilizada, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

**Gráfico 2 Principales clientes de TCSA, año 2020**  
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



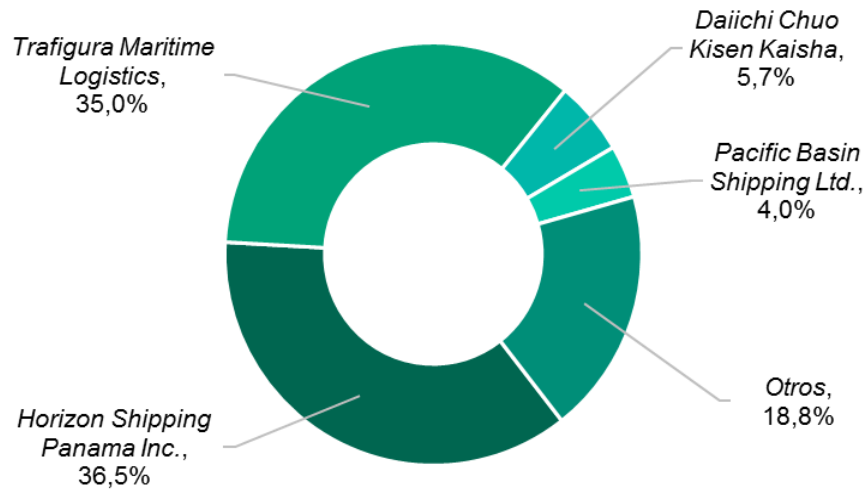
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Por otro lado, respecto a los servicios portuarios ofertados por TCSA, en las operaciones llevadas a cabo en la Concesión pueden identificarse dos tipos de usuarios: 1) las líneas navieras, y 2) los consignatarios de la carga. Al respecto, por el tipo de carga que se moviliza en el terminal (concentrado de minerales) las líneas navieras son contratadas bajo la modalidad de *tramp* (también denominada régimen de fletamentos), por lo que los consignatarios de la carga presentan cierto grado de decisión sobre a qué línea naviera contratar o en qué terminal realizar el embarque de su mercancía.
32. Así, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal de concentrados de minerales durante el año 2020, se observa que las empresas Horizon Shipping Panama Inc. y Trafigura Maritime Logistics presentan la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 36,5% y 35,0%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe mencionar que, desde el año 2015, ambas líneas navieras continúan siendo las más importantes en dicho terminal.

<sup>9</sup> En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogadas en múltiples oportunidades a lo largo del año 2020.



**Gráfico 3** Líneas navieras, año 2020  
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



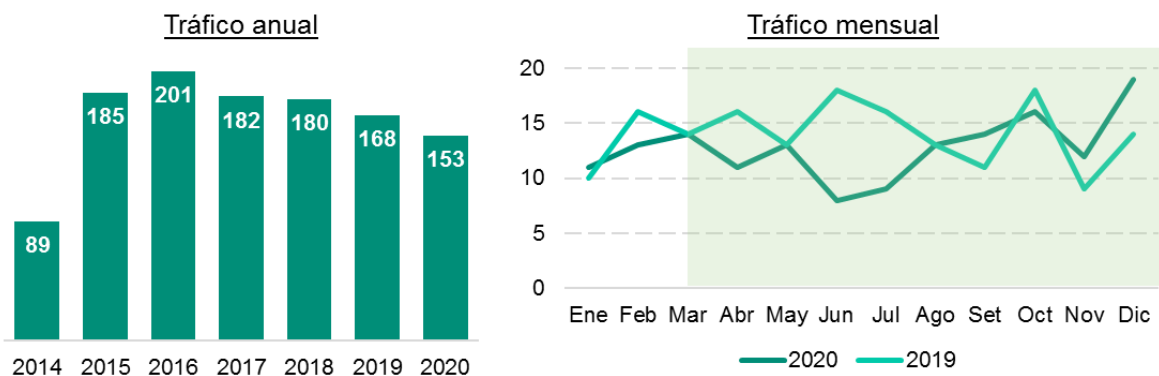
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2. Tráfico de naves y de carga

#### a) Naves atendidas

33. Durante el año 2020, TCSA atendió un total de 153 naves, esto es, 15 naves menos que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en una reducción del 8,9%, ello enmarcado en el contexto atípico presentado en el país por la COVID-19. Así, el número de naves que arribaron al terminal durante el año 2020 se mantiene por debajo de los niveles observados incluso durante los años 2017 y 2018, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que, si bien durante los últimos años se observa una reducción sostenida en el número de naves atendidas, como se verá más adelante dicha tendencia no se ha evidenciado en el caso del tráfico de carga, implicando un aumento en el volumen promedio de carga transportada por nave<sup>10</sup>, y con ello, la atención de naves con una mayor capacidad de carga.

**Gráfico 4** Evolución del tráfico de naves, periodo 2014-2020  
(En número de naves atendidas)



*Nota:* TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.  
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.  
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. No obstante, en cuanto a la evolución del tráfico mensual, se observa que, durante el primer semestre del año 2020, el número de naves que arribaron al terminal se contrajo en alrededor

<sup>10</sup> En efecto, de acuerdo con la estadísticas, en el año 2016 se registró un volumen promedio por nave de 15,77 toneladas, mientras que en el año 2019 dicho volumen promedio ascendió a 17,81 toneladas por nave.

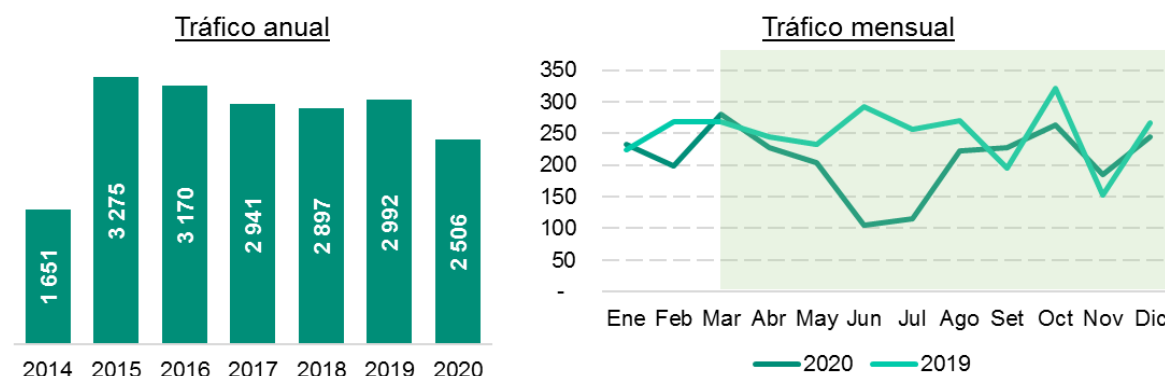


del 19,5% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2019 (17 naves menos), lo cual guarda relación con la situación de contracción de actividades económicas experimentada durante los primeros meses del Estado de Emergencia por la COVID-19. Sin embargo, la situación se ve revertida durante el segundo semestre del 2020, llegándose a presentar un incremento del 2,5% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2019 (2 naves más), en línea con la flexibilización de diversas medidas llevadas a cabo para la reactivación de la economía, tanto en el Perú como en distintos países a nivel mundial.

## b) Volumen de carga movilizada

35. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal de concentrados de minerales, durante el año 2020 se presentó un contracción del 16,2% en la movilización de concentrado de minerales respecto de lo registrado en el año 2019, pasando de 2,99 a 2,51 millones de toneladas, respectivamente. Sobre el particular, dicho nivel registrado representó el volumen de carga más bajo movilizado en el periodo 2015-2020; no obstante, se debe tener en cuenta que dicho resultado se ha visto influido por las medidas de restricción de las actividades económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, en particular durante los primeros meses de la entrada en vigencia del Estado de Emergencia Nacional, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.

**Gráfico 5** Evolución del tráfico de carga, periodo 2014-2020  
(En miles de toneladas métricas)



*Nota:* TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

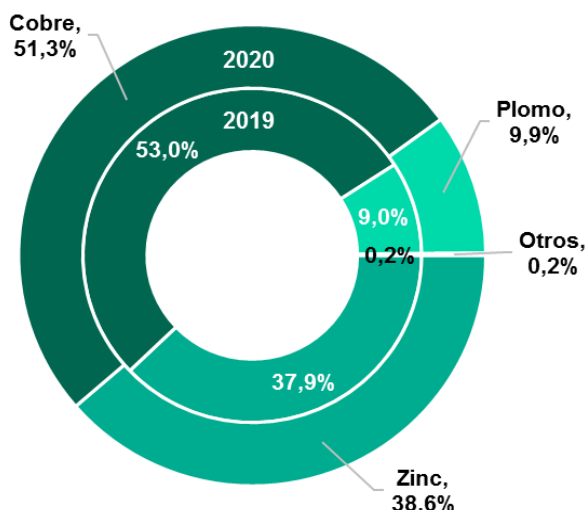
36. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2020, en comparación a lo registrado en el año 2019, se observa una reducción significativa de los volúmenes de carga durante el periodo abril-julio, esto es, los primeros meses posteriores a la declaratoria de Estado de Emergencia Nacional en el Perú; sin embargo, a partir del mes de agosto de 2020, se aprecia que los niveles de carga embarcada empiezan a recuperar la tendencia del año 2019, a la vez que las medidas de reactivación económica empiezan a ser aplicadas de manera progresiva.
37. No obstante lo anterior, si bien las medidas de reactivación permitieron recuperar la tendencia observada en el año 2019, ello no ocurrió del mismo modo con los volúmenes de carga. Así, al comparar los volúmenes de carga movilizados durante el primer semestre del año 2020, se observa una contracción del 18,4% respecto de lo registrado en similar periodo del año 2019 (282 mil toneladas menos), en tanto que, al comparar los volúmenes movilizados en el segundo semestre, la contracción baja al 13,9% (204 mil toneladas menos).
38. Por otro lado, la contracción observada durante el año 2020 toma lugar, principalmente, por la menor exportación de concentrado de cobre, el cual pasó de 1,53 millones de toneladas en el año 2019 a 1,33 millones en el 2020, esto es, una reducción de 13,5%. Del mismo modo, en el caso de la exportación de concentrado de zinc, los volúmenes de carga pasaron de 1,16 millones en el 2019 a 0,95 millones de toneladas en el 2020, representando una reducción de 17,9%.
39. Cabe señalar que el tráfico de carga de ambos minerales representó durante el año 2020 alrededor del 91% de la carga total embarcada en el terminal, siendo el concentrado de cobre el





que mayor participación presentó (53,0%) respecto del concentrado de zinc (37,9%). En el siguiente gráfico se presenta la composición de la carga embarcada en el terminal de concentrados de minerales, según el tipo de mineral, correspondiente a los años 2019 y 2020. Nótese que en el caso del concentrado de plomo, tanto en el 2019 como en el 2020, la participación se mantuvo en torno al 9% y 10% de la carga total, mientras que el rubro de otros minerales movilizados mantuvo su participación en 0,2% en ambos años.

**Gráfico 6** Composición de la carga, según producto, periodo 2019-2020  
(En porcentaje de participación)



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

## IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

### IV.1. Tarifas

40. Como se indicó anteriormente, TCSA puede prestar dos tipos de servicios en el terminal de concentrados de minerales: i) Servicios Estándar y ii) Servicios Especiales. En el caso de la prestación de los Servicios Estándar, los usuarios están obligados a pagar al Concesionario una tarifa como contraprestación económica, la cual se encuentra regulada por el Contrato de Concesión. Entre tanto, en el caso de la prestación de los Servicios Especiales, estos son proporcionados a solicitud de los usuarios, encontrándose el Concesionario facultado a cobrar por ello una tarifa o precio, según corresponda.
41. Cabe indicar que, de acuerdo con la cláusula 8.18<sup>11</sup> del Contrato de Concesión, para la prestación de cualquier Servicio Especial el Concesionario deberá sustentar su propuesta ante el Regulador, a fin de determinar si se establecerá una tarifa (en caso INDECOPI determine que no existen condiciones de competencia) o un precio. Sobre el particular, durante el año 2020 TCSA no ha llevado a cabo la prestación de servicios especiales en el terminal de concentrados de minerales, ni tampoco ha sustentado propuesta alguna ante el Regulador.

<sup>11</sup> Contrato de Concesión.-

"8.18. Por la prestación de los Servicios Estándar, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar las Tarifas contenidas en el Anexo 5 del presente Contrato.

Del mismo modo, por la prestación de cada uno de los Servicios Especiales, el CONCESIONARIO estará facultado a cobrar un Precio o una Tarifa, según corresponda.

Para tal efecto, el CONCESIONARIO, antes de iniciar la prestación de cualquier servicio especial en el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao, deberá sustentar ante el REGULADOR su propuesta de servicio a efectos que el REGULADOR, en aplicación estricta del Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, determine si es necesario establecer una Tarifa para dicho servicio; o, en su defecto, el CONCESIONARIO puede cobrar un Precio para la prestación del mismo."



42. Por otro lado, de acuerdo con la cláusula 8.20 del referido Contrato, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el terminal de concentrados de minerales tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por TCSA, mediante la fórmula tarifaria “ $RPI - X$ ”, donde  $RPI$  representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y  $X$  representa el porcentaje estimado por el Regulador referido a las ganancias promedio por productividad obtenidas por el Concesionario, también denominado como factor de productividad, siendo dicho factor calculado por el Ositrán y revisado quinquenalmente. Así, cada año, TCSA realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al  $RPI$  de los últimos 12 meses y el factor de productividad estimado por el Ositrán para dicho quinquenio.
43. Cabe señalar que durante los primeros cinco años contados desde el inicio de la explotación el factor de productividad fue cero, de conformidad con la cláusula 8.20 del Contrato de Concesión. Posterior a ello, en octubre de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0046-2019-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó el factor de productividad de TCSA vigente para periodo 2019-2024, el cual ascendió a +1,44%. Al respecto, el factor de productividad aprobado es aplicable a las siguientes canastas de servicios regulados:
- **Canasta 1: Servicios regulados a la nave.** Compuesta por los Servicios Estándar en función a la nave
  - **Canasta 2: Servicios regulados a la carga.** Compuesta por los Servicios Estándar en función a la carga.
44. Así, considerando ello, y de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios estándar a la nave y a la carga para el periodo mayo 2020 – mayo 2021 fue de **-1,11%** ( $RPI - X = 0,33\% - 1,44\%$ )<sup>12</sup>.
45. En ese sentido, el 23 de mayo de 2020 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga incluyendo los ajustes anuales por inflación. En este nuevo tarifario se registró una reducción tanto en la tarifa del servicio a la nave, que pasó de USD 0,809 en el 2019 a USD 0,800 en el 2020 (-1,11%), como en la del servicio a la carga, que pasó de USD 8,002 en el 2019 a USD 7,913 en el 2020 (-1,11%).

**Cuadro 1 Tarifas en el terminal de concentrados de minerales, periodo 2018-2020**  
(Expresado en USD, sin IGV)

Concepto	Unidad	A partir de:		
		01/06/2018	11/11/2019	23/05/2020
<u>Servicios en función a la nave:</u>				
Uso de alquiler de amarradero	Metro-eslora-hora	0,805	0,809	0,800
<u>Servicios en función a la carga:</u>				
Servicios de recepción, transporte y embarque	Tonelada	7,958	8,002	7,913

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IV.2. Cargos de acceso

46. El 11 de agosto de 2014, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 038-2014-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de Transportadora Callao, el cual es de aplicación exclusiva a aquellos usuarios intermedios que prestan los servicios de practicaje y remolcaje. De esta forma, se generó la obligación al Concesionario de otorgar el acceso a los

<sup>12</sup> Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de abril de 2020 ascendió a +0,33%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Abril 2019	Abril 2020	Var%
<b>CPI</b>	255,548	256,389	+0,33%



usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.

47. Así, al finalizar el año 2020, se contaban con once (11) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCSA y los usuarios intermedios. De este total, se presentan tres (3) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y cuatro (4) empresas que brindan solamente el servicio de practicaje; en tanto que las empresas Trabajos Marítimos S.A (TRAMARSA) y PSA Marine Perú S.A. brindan ambos servicios, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

<b>Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2020</b> (Montos expresados en USD, sin IGV)					
<b>USUARIO INTERMEDIO</b>	<b>ESTADO</b>	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	<b>N° DE ADENDA</b>	<b>MONTO</b>
<b>REMOLCAJE</b>					
Petrolera Transoceánica S.A.	En proceso	29/11/2019	29/11/2020	4	70
Trabajos Marítimos S.A. TRAMARSA	Adenda Final	10/12/2019	10/12/2020	5	70
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C. - INMARSA	En proceso	17/12/2019	17/12/2020	5	70
Empresa Marítima del Perú S.A.C	En proceso	10/12/2019	10/12/2020	1	70
PSA Marine Perú S.A.	Contrato Suscrito	03/03/2020	03/03/2021	1	70
<b>PRACTICAJE</b>					
Prácticos Marítimos - PRAMARSAC	En proceso	06/12/2019	06/12/2020	5	0
Trabajos Marítimos S.A. TRAMARSA	Adenda Final	10/12/2019	10/12/2020	5	0
Nautilus S.A.	En proceso	05/12/2019	05/12/2020	2	0
Agencia Marítima Kenrick del Perú S.A.	En proceso	28/01/2020	28/01/2021	1	0
Maritime & Services S.A.C.	Adenda Final	05/08/2020	05/08/2021	1	0
PSA Marine Perú S.A.	Contrato Suscrito	03/03/2020	03/03/2021	1	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

48. Las inversiones ejecutadas por TCSA pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido recibidas por la Autoridad Portuaria Nacional. Al respecto, conforme a lo señalado en el Contrato de Concesión, la inversión comprometida por Transportadora Callao asciende a USD 113,2 millones para obras de infraestructura y equipamiento. Entre las principales inversiones ejecutadas se tienen las siguientes: dragado del área acuática, construcción del puente de acceso y de un muelle de 220 metros de largo, cuatro (4) subestaciones y sistema eléctrico, y una faja tubular hermética. Asimismo, el montaje del *ship loader*, los edificios de tensado, *open access* y el viaducto metálico elevado de 3,2 km de longitud por donde discurre la faja. Cabe señalar que dichas inversiones se concluyeron en mayo de 2014.
49. Así, durante el año 2014, las inversiones fueron de USD 103,1 millones, mientras durante el año 2015 ascendieron a USD 10,1 millones, completando con ello la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV)<sup>13</sup>. Cabe mencionar que, a diferencia de otras concesiones portuarias, esta concesión no presenta etapas de inversiones que se gatillen con el nivel del tráfico de carga, razón por la cual TCSA no ha realizado inversiones en el terminal desde el año 2015.

<sup>13</sup> Es importante señalar que el monto de compromiso de inversión se ajustó al monto de liquidación de la Obra del Transportadora Callao.



## V.2. Pagos al Estado

50. Respecto a los pagos realizados por el Concesionario al Estado Peruano, de acuerdo con la cláusula 13.18 del Contrato de Concesión, TCSA tiene la obligación de pagar un aporte por regulación al Ositrán, 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 N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura del Transporte de Uso Público y sus modificatorias, y el Reglamento de Aporte por Regulación del Ositrán, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN, de fecha 17 de noviembre de 2015. Asimismo, acorde con la cláusula 8.21 del Contrato de Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), una Retribución del 2% de los Ingresos Mensuales que obtenga el Concesionario por la prestación de los servicios, monto que no incluye el aporte por regulación del Concesionario.
51. Así, durante el año 2020, TCSA realizó pagos al Estado por un total de S/ 2,16 millones, cifra 10,9% inferior a lo registrado en el año 2019 (S/ 263 mil menos). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 721 mil por concepto de aportes por regulación, monto 10,9% inferior al del 2019, y de S/ 1,44 millones por concepto de retribución a la APN, monto 10,8% inferior a lo pagado en el 2019.
52. En el siguiente cuadro se presenta la evolución de los pago al Estado realizados por TCSA durante el periodo 2017-2020. Al respecto, nótese la reducción en los montos pagados durante el 2020, respecto de los años anteriores, lo cual guarda relación con la situación de contracción de las actividades de TCSA a consecuencia de la pandemia de COVID-19 en el país.

<b>Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2017-2020</b> (Expresado en miles de Soles)				
<b>CONCEPTO</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Aporte por regulación	768,7	785,2	809,5	721,0
Retribución al Estado	1 536,5	1 541,8	1 616,1	1 441,4
<b>Total</b>	<b>2 305,2</b>	<b>2 327,0</b>	<b>2 425,6</b>	<b>2 162,4</b>

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Accidentes

53. Durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el terminal de concentrados de minerales ascendió a cinco (5), lo cual representó un evento menos respecto al año anterior (6 accidentes). Al respecto, dichos accidentes tuvieron lugar durante el segundo semestre de 2020, siendo estos en su mayoría accidentes con daños materiales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2020 (Expresado en número de accidentes)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	0		0	0	
Febrero	0		0	0	
Marzo	0		0	0	
Abril	0		0	0	
Mayo	0		0	0	
Junio	0		0	0	
Julio	0		0	0	
Agosto	2	A = 1 / B = 1	1	0	1
Setiembre	0		0	0	
Octubre	1	A	0	0	1
Noviembre	1	A	0	0	1
Diciembre	1	A	0	0	1
<b>Acumulado</b>	<b>5</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>

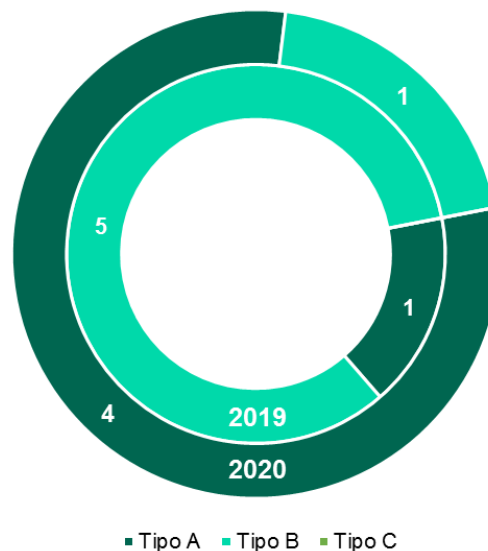
Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Entre tanto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2020 se observó una reducción en el número de accidentes con personas heridas (tipo B) respecto de lo registrado en el año 2019, pasando de cinco (5) a una (1) persona herida; en contraste, el número de accidentes con daños materiales (tipo A) se incrementó pasando de un (1) accidente en el 2019 a cuatro (4) accidentes en el 2020, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Cabe señalar que, para ambos años, TCSA no ha reportado ningún accidente con personas fallecidas (tipo C).

**Gráfico 7 Accidentes según tipificación, periodo 2019-2020**  
(Expresado en número de accidentes)



Nota: Tipificación del accidente según los daños que se generaron: **Tipo A** (Accidente solo con daños materiales), **Tipo B** (Accidente con heridos y sin fallecidos), y **Tipo C** (Accidente con fallecidos).

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## VII. RESULTADOS FINANCIEROS

55. Con relación a la situación financiera de TCSA durante el año 2020, de acuerdo a lo indicado en el informe que contiene el dictamen de los auditores, la pandemia del COVID-19 generó impactos en la situación económica y financiera de la empresa. Al respecto, en el referido informe se señala lo siguiente:

- Debido al impacto de la pandemia de COVID-19 sobre la producción de concentrados de zinc y cobre de los principales clientes de TCSA, las ventas realizadas para el 2020 se redujeron a 2,5 millones de toneladas de concentrado; es decir, una reducción de 494 mil toneladas métricas de concentrado respecto a los valores presupuestados (-16,5% respecto a los 3 millones de toneladas presupuestadas). Asimismo, este nuevo escenario de COVID-19 comprometió la proyección estimada para el año 2021, reduciéndola de 3,25 a 2,75 millones de toneladas de concentrados (-15,0% respecto de la última proyección).
- Como consecuencia del menor tonelaje embarcado, el presupuesto 2020 de USD 24,8 millones se redujo al cierre del ejercicio a USD 20,6 millones (esto es, -17,0% o USD 4,2 millones).
- Si bien la situación ocasionada por el COVID-19 generó una caída de ingresos para el Concesionario durante cinco meses del año, el impacto negativo que esto tuvo en sus resultados económicos durante el ejercicio 2020 no ha sido material ni tampoco altera los planes y flujos de mediano plazo. Al respecto, TCSA ha cumplido con todos sus compromisos financieros y comerciales, así como con los resguardos financieros del préstamo de mediano plazo suscrito con los acreedores permitidos.

### VII.1. Estado de Resultados Integrales

56. El Estado de Resultados Integrales de TCSA muestra el resumen de las operaciones de la Concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados durante los años 2020 y 2019 para determinar el resultado del periodo. Al respecto, en el siguiente cuadro se muestra el estado de resultados para los ejercicios 2020 y 2019, tomados de los Estados Financieros Auditados del Concesionario del ejercicio 2020.

<b>Cuadro 5 Estado de Resultados Integrales de TCSA, años 2019 y 2020</b>						
<b>(Expresado en miles de USD)</b>						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos de actividades ordinarias	20 572	24 521	100,0%	100,0%	-16,1%	(3 949)
Costo de operaciones	(17 425)	(18 716)	-84,7%	-76,3%	-6,9%	1 291
<b>Utilidad bruta</b>	<b>3 147</b>	<b>5 805</b>	<b>15%</b>	<b>24%</b>	<b>-45,8%</b>	<b>(2 658)</b>
Gastos de administración	(1 014)	(1 053)	-4,9%	-4,3%	-3,7%	39
Otros (egresos) ingresos	25	(1)	0,1%	0,0%	-	26
<b>Utilidad operativa</b>	<b>2 158</b>	<b>4 751</b>	<b>10%</b>	<b>19%</b>	<b>-54,6%</b>	<b>(2 593)</b>
Ingresos financieros	43	101	0,2%	0,4%	-57,4%	(58)
Gastos financieros	(5 314)	(5 703)	-25,8%	-23,3%	-6,8%	389
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>(3 113)</b>	<b>(851)</b>	<b>-15%</b>	<b>-3%</b>	<b>265,8%</b>	<b>(2 262)</b>
Beneficio por impuesto a las ganancias	1 020	186	5%	1%	448,4%	834
<b>Utilidad (pérdida) neta del ejercicio</b>	<b>(2 093)</b>	<b>(665)</b>	<b>-10%</b>	<b>-3%</b>	<b>214,7%</b>	<b>(1 428)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Transportadora Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Como se puede observar, el estado de resultados de TCSA muestra que, en el ejercicio 2020, los ingresos de actividades ordinarias ascendieron a USD 20,6 millones, registrándose una disminución de 16,1% respecto al ejercicio 2019. Asimismo, los costos de operaciones disminuyeron en 6,9%, lo cual dio como resultado que la utilidad bruta ascendiera a USD 3,1 millones, representando una disminución de 45,8% respecto al año anterior. Asimismo, en el ejercicio 2020 la utilidad bruta representó el 15,3% de los ingresos de actividades ordinarias, en tanto que en el ejercicio 2019 dicha utilidad representó el 23,7% de los ingresos.





58. Por su parte, los gastos de administración en 2020 ascendieron a USD 1,0 millones, representando el 4,9% de los ingresos de actividades ordinarias, mientras que en el ejercicio 2019, estos gastos ascendieron a USD 1,1 millones, por lo que la disminución de la utilidad bruta en 2020 (USD 2,7 millones) ha permitido obtener una utilidad operativa de USD 2,2 millones, representando una disminución de 54,9% respecto al ejercicio 2019.
59. Entre tanto, con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2020 estos disminuyeron en 57,4% respecto al ejercicio 2019, con una reducción de USD 58 mil, mientras que los gastos financieros se redujeron en USD 389 mil (6,8%). Así, considerando la disminución de 54,6% de la utilidad operativa, para el 2020 TCSA obtuvo una pérdida neta de USD 2,1 millones, que representó una disminución de USD 1,4 millones respecto a la utilidad neta obtenida en el ejercicio 2019 (pérdida de USD 665 mil).
60. Con relación a los ingresos de actividades ordinarias, en el 2020 estos alcanzaron los USD 20,5 millones, representando una disminución de 16,1% respecto al ejercicio 2019. Al respecto, en el siguiente cuadro se presenta la distribución de los ingresos.

Cuadro 6 Ingresos de actividades ordinarias de TCSA, años 2019 y 2020 (Expresado en miles de USD)						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Servicio en función a la carga	19 929	23 828	96,9%	97,2%	-16,4%	(3 899)
Servicios en función a la nave	584	638	2,8%	2,6%	-8,5%	(54)
Servicios de acceso a remolcaje	43	47	0,2%	0,2%	-8,5%	(4)
Alquiler de maquinaria	16	8	0,1%	0,0%	100,0%	8
<b>Total</b>	<b>20 572</b>	<b>24 521</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-16,1%</b>	<b>(3 949)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Transportadora Callao S.A.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Como se puede observar, en el ejercicio 2020, los ingresos en función a la carga ascendieron a USD 19,9 millones, significando una disminución de 16,4% respecto al ejercicio 2019, y representando el 96,9% de los ingresos totales del ejercicio 2020. Cabe indicar que en el ejercicio 2019, los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 23,8 millones, representando el 97,2% de los ingresos totales. Por otro lado, los ingresos en función a la nave ascendieron a USD 584 mil en el ejercicio 2020, representando el 2,8% de los ingresos totales de dicho año, lo cual representa una disminución de 8,5% respecto al ejercicio 2019. Finalmente, en cuanto al resto de los ingresos percibidos por TCSA (acceso a remolcaje y alquiler de maquinaria), durante el ejercicio 2020 estos ascendieron a USD 59 mil, representando en conjunto el 0,3% de los ingresos totales, mientras que en el ejercicio 2019 los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 55 mil, representando el 0,2% de los ingresos totales.
62. Respecto a los costos de operación y mantenimiento de la concesión, durante el 2020 estos disminuyeron en 6,9% (USD 1,3 millones) con respecto al ejercicio 2019 pasando de USD 18,7 millones a USD 17,4 millones. Sobre el particular, en el ejercicio 2020, la amortización de intangibles ascendió a USD 9,2 millones, representando el 53,0% del costo de operación total en dicho periodo, alcanzando una disminución respecto al ejercicio 2019 de 9,3%. Entre tanto, el costo de operación de servicios portuarios y mantenimiento en el ejercicio 2020 ascendió a USD 3,5 millones, y ocupa el segundo lugar en participación sobre el costo de operación total, con un 20%.
63. Asimismo, los costos de derecho de usufructo y servidumbre, servicios portuarios brindados por terceros, aporte por regulación a Ositrán y la APN, cargas diversas de gestión, beneficios al personal y depreciación, ascendieron a USD 4,7 millones, representando en conjunto el 27,0% de participación sobre los costos de operación totales, siendo que en el ejercicio 2019 dichos costos ascendieron a USD 4,8 millones y representaron el 25,4% de los costos de operación totales. En la siguiente tabla se presentan los costos de operación de TCSA correspondiente a los años 2019 y 2020.



**Cuadro 7 Costo de operación de TCSA, años 2019 y 2020**  
(Expresado en miles de USD)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Operaciones de servicios portuarios y mantenimiento	3 479	3 775	20,0%	20,2%	-7,8%	(296)
Derecho de usufructo y servidumbre	1 208	1 185	6,9%	6,3%	1,9%	23
Servicios portuarios brindados por terceros	1 740	1 748	10,0%	9,3%	-0,5%	(8)
Aporte por regulación a la APN	411	490	2,4%	2,6%	-16,1%	(79)
Aporte por regulación al Ositrán	206	245	1,2%	1,3%	-15,9%	(39)
Cargas diversas de gestión	744	726	4,3%	3,9%	2,5%	18
Beneficios al personal	334	302	1,9%	1,6%	10,6%	32
Amortización de intangibles	9 235	10 185	53,0%	54,4%	-9,3%	(950)
Depreciación	68	60	0,4%	0,3%	13,3%	8
<b>Total</b>	<b>17 425</b>	<b>18 716</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-6,9%</b>	<b>(1 291)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Por otro lado, en lo que respecta a los gastos de administración de TCSA, durante el 2020 estos ascendieron a USD 1,0 millones, significando una disminución de USD 39 mil (3,7%) con respecto al ejercicio 2019. Al respecto, en el siguiente cuadro se observan las partidas que conforman gastos de administración para los años 2019 y 2020.

**Cuadro 8 Gastos de administración de TCSA, años 2019 y 2020**  
(Expresado en miles de USD)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Beneficios a los empleados	676	651	66,7%	61,8%	3,8%	25
Servicios prestados por terceros	234	296	23,1%	28,1%	-20,9%	(62)
Depreciación	51	50	5,0%	4,7%	2,0%	1
Cargas diversas de gestión	41	38	4,0%	3,6%	7,9%	3
Amortización de intangibles	8	15	0,8%	1,4%	-46,7%	(7)
Tributos	4	3	0,4%	0,3%	33,3%	1
<b>Total</b>	<b>1 014</b>	<b>1 053</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>(39)</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Sobre el particular, la principal partida que integra los gastos de administración es la de beneficios a empleados, la cual en el 2020 ascendió a USD 676 mil, representando el 66,7% del total de gastos de administración, incrementándose en USD 25 mil respecto a lo registrado en el 2019. En segundo lugar, se encuentra la partida de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2020 ascendió a USD 234 mil, representando un 23,1% del gasto de administración total. Cabe indicar que, respecto al ejercicio 2019, los gastos por servicios prestados por terceros disminuyeron en alrededor del 20,9%. Entre tanto, respecto a las partidas de depreciación, cargas diversas de gestión, amortización de intangibles y tributos, durante el 2020 estas ascendieron, en conjunto, a USD 104 mil, representando el 10,3% de participación sobre el gasto de administración total. Nótese que, en el ejercicio 2019, dichos conceptos tuvieron una participación de 10,1% sobre el gasto de administración total, alcanzando los USD 106 mil.
66. Así, en conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que el impacto generado por una disminución de los ingresos por actividades ordinarias en 16,1% en el ejercicio 2020 ha generado una pérdida neta de USD 2,1 millones, lo cual supone una disminución de utilidades de USD 1,4 millones (214,7%) respecto al ejercicio 2019. Al respecto, esta situación es explicada principalmente porque la disminución de los ingresos (16,1%) ha ocurrido en una proporción mayor a la disminución de los costos de operación (3,7%) y gastos administrativos (6,8%).

## VII.2. Estado de Situación Financiera

67. 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 los siguientes cuadros se



muestran el estado de situación financiera al 31 de diciembre de los ejercicios 2019 y 2020, así como el análisis horizontal y vertical respectivo.

<b>Cuadro 9 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020</b> (Expresado en miles de USD)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>7 388</b>	<b>5 470</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>10 211</b>	<b>10 962</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	3 538	784	Préstamos	8 760	9 514
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	3 008	3 925	Acreeedores comerciales y otras cuentas por pagar	1 451	1 448
Activos por impuestos	476	249			
Pagos anticipados	366	512	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>75 971</b>	<b>76 606</b>
			Préstamos	75 971	76 606
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>99 289</b>	<b>104 686</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>86 182</b>	<b>87 568</b>
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	5 655	5 620			
Pagos anticipados	1 634	1 420	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>20 495</b>	<b>22 588</b>
Propiedades, maquinaria y equipos	1 432	1 518	Capital en acciones	26 583	26 583
Activos intangibles	86 269	92 849	Capital adicional	12 682	12 682
Activo por impuestos a las ganancias diferidas	4 299	3 279	Pérdidas acumuladas	(18 770)	(16 677)
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>106 677</b>	<b>110 156</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>106 677</b>	<b>110 156</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<b>Cuadro 10 Estado de Situación Financiera, años 2019 y 2020</b> (Expresado en porcentajes)							
ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>6,9%</b>	<b>5,0%</b>	<b>35,1%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>9,6%</b>	<b>10,0%</b>	<b>-6,9%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	3,3%	0,7%	351,3%	Préstamos	8,2%	8,6%	-7,9%
Deudores comerciales y otras ctas. por cobrar	2,8%	3,6%	-23,4%	Acreeedores comerciales y otras ctas. por pagar	1,4%	1,3%	0,2%
Activos por impuestos corrientes	0,4%	0,2%	91,2%				
Pagos anticipados	0,3%	0,5%	-28,5%	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>71,2%</b>	<b>69,5%</b>	<b>-0,8%</b>
				Préstamos	71,2%	69,5%	-0,8%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>93,1%</b>	<b>95,0%</b>	<b>-5,2%</b>	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>80,8%</b>	<b>79,5%</b>	<b>-1,6%</b>
Deudores comerciales y otras ctas. por cobrar	5,3%	5,1%	0,6%				
Pagos anticipados	1,5%	1,3%	15,1%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>19,2%</b>	<b>20,5%</b>	<b>-9,3%</b>
Propiedades, maquinaria y equipos	1,3%	1,4%	-5,7%	Capital en acciones	24,9%	24,1%	0,0%
Activos intangibles	80,9%	84,3%	-7,1%	Capital adicional	11,9%	11,5%	0,0%
Activo por impuestos a las ganancias diferidas	4,0%	3,0%	31,1%	Pérdidas acumuladas	-17,6%	-15,1%	12,6%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,2%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-3,2%</b>

Fuente: Estados financieros auditados ejercicio 2020 – Transportadora Callao S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Como se puede observar, con relación a la evolución de las cuentas, en el ejercicio 2020 el activo total se redujo en USD 3,5 millones respecto al ejercicio 2019, pasando de USD 110,2 millones a USD 106,7 millones. Esta disminución se explica principalmente por la disminución en USD 5,4 millones del activo no corriente, debido a una disminución del activo intangible (que pasó de USD 92,9 millones a USD 86,3 millones).
69. Por otro lado, en lo que respecta a los pasivos de la empresa, en el ejercicio 2020 estos ascendieron a USD 86,2 millones registrando una caída del 2% respecto al año 2019. En particular, los pasivos corrientes ascendieron a USD 10,2 millones, representando una disminución de USD 751 mil (7%) respecto al ejercicio 2019, principalmente explicado por una disminución de 8% (USD 754 mil) en la cuenta de préstamos. Por su parte, los pasivos de largo plazo (pasivo no corriente) ascendieron a USD 76 millones y disminuyeron en 1% (USD 635 mil), al pasar de USD 76,6 millones en el ejercicio 2019 a USD 76 millones en el ejercicio 2020; al respecto, esta disminución se explica por una disminución de USD 635 mil de la cuenta de préstamos (parte no corriente).
70. Finalmente, en el caso del patrimonio neto de la concesión, este asciende a USD 20,5 millones en el ejercicio 2020, representando una disminución de USD 2,1 millones respecto al ejercicio 2019, ello debido al aumento de la cuenta Pérdida acumulada en la misma cuantía.



71. Así, en conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que la situación financiera de TCSA al 31 de diciembre de 2020 ha disminuido en términos de solvencia financiera, ello principalmente a las pérdidas asumidas en el ejercicio 2020, lo cual impacta directamente en la cuenta de patrimonio neto.

### VII.3. Ratios financieros

#### Análisis de ratios de liquidez

72. Respecto a los indicadores de liquidez de TCSA, en el siguiente cuadro se muestra que en el ejercicio 2020, la empresa presentó ratios de liquidez menores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>14</sup>, prueba ácida<sup>15</sup> y liquidez absoluta<sup>16</sup>, lo cual refleja que los recursos de corto plazo de la empresa no cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Cabe señalar que, en el ejercicio 2019, los referidos ratios también presentaron valores menores a 1,00.

Cuadro 11 Ratios de liquidez		
Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	0,72	0,50
Prueba ácida	0,64	0,43
Liquidez absoluta	0,35	0,07

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

73. En efecto, como se aprecia en el cuadro, en el ejercicio 2020, los ratios indicados han aumentado respecto al ejercicio 2019. En particular, el ratio de liquidez clásica aumentó de 0,50 a 0,72; así, en el ejercicio 2020 por cada dólar de pasivo corriente existen USD 0,72 de activo corriente como respaldo. Asimismo, en el caso del ratio de prueba ácida, en el ejercicio 2020 aumentó de 0,43 a 0,64, y el ratio de liquidez absoluta aumentó de 0,07 a 0,35. Al respecto, esta situación se sustenta principalmente en el aumento de USD 2,8 millones en la cuenta de efectivo y equivalentes de efectivo.

#### Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

74. Respecto a los indicadores de endeudamiento de TCSA, en los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>17</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>18</sup>, e Índice de Solvencia<sup>19</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado y, con ello, disminuyó su nivel de solvencia, tal como se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro 12 Ratios de endeudamiento		
Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	4,2	3,9
Endeudamiento del Activo	80,8%	79,5%
Calidad de la Deuda	11,8%	12,5%
Índice de Solvencia	1,24	1,26

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

75. Al respecto, el ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2020 que, por cada dólar de patrimonio, corresponde USD 4,2 de deuda; asimismo, respecto al ejercicio 2019 se aprecia que dicho ratio fue de 3,9, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 3,9 de deuda,

<sup>14</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>15</sup> Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado).

<sup>16</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>17</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

<sup>18</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

<sup>19</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total.



denotando con ello un aumento en la relación de recursos de terceros sobre recursos propios en el año 2020.

76. Entre tanto, el ratio Endeudamiento del Activo, también aumentó en el ejercicio 2020 respecto al 2019. En particular, el activo total en el ejercicio 2020 es financiado en un 80,8% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2019 el valor de este ratio fue de 79,5%, denotando un aumento del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total. Asimismo, en el caso del ratio de Calidad de la Deuda<sup>20</sup> muestra que, para el ejercicio 2020, el 11,8% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Este indicador fue de 12,5% en el ejercicio 2019, lo cual refleja que la empresa ha aumentado su endeudamiento de corto plazo.
77. Finalmente, de acuerdo con el índice de solvencia, para el ejercicio 2020 se tiene que, por cada dólar de Pasivo Total, corresponde USD 1,2 de Activo Total. Nótese que, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa. Sobre el particular, para el ejercicio 2019 este indicador fue de 1,3, con lo cual se concluye que en el ejercicio 2020 la empresa aumentó su nivel de endeudamiento.

#### Análisis de los ratios de rentabilidad

78. En cuanto a los ratios de rentabilidad de TCSA, estos miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Al respecto, el ratio de margen bruto<sup>21</sup> ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2020 asciende a 15,3% en tanto que en el ejercicio 2019 fue de 23,7%. Asimismo, al analizar el margen operativo<sup>22</sup> se observa que este fue de 19,4% en el 2019, disminuyendo a 10,5% en el 2020. Estos resultados se explican debido a que la disminución de los ingresos operativos ha sido de manera proporcional mayor a la disminución de los costos y gastos operativos. En el siguiente cuadro se presentan los ratios de rentabilidad de TCSA correspondientes a los años 2019 y 2020.

Cuadro 13 Ratios de rentabilidad		
Ratios	2020	2019
Margen Bruto	15,3%	23,7%
Margen Operativo	10,5%	19,4%
Margen Neto	-10,2%	-2,7%
Margen EBITDA	55,8%	61,2%
ROE	-10,2%	-2,9%
ROA	-2,0%	-0,6%

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

79. De igual forma, el margen neto<sup>23</sup> de TCSA presenta una disminución, pasando de -2,7% en 2019 a un valor de -10,2% en el 2020. Al respecto, este indicador muestra que en 2020 por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias se obtiene una pérdida de USD 10,2, con una disminución respecto al ejercicio 2019, principalmente por una disminución sustancial de la utilidad operativa.
80. El margen EBITDA<sup>24</sup> 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 es de 55,8%, mientras que en el ejercicio 2019 fue de 61,2%, permitiendo concluir que el margen de EBITDA reporta una disminución.

<sup>20</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>21</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

<sup>22</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

<sup>23</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

<sup>24</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos brutos totales, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.





81. Entre tanto, el ROE<sup>25</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Al respecto, se aprecia que en el ejercicio 2020 se registra una disminución respecto al ejercicio 2019, desde que, en el ejercicio 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene una pérdida neta de USD 10,2, mientras que en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una pérdida de USD 2,9, explicándose este cambio por la caída de la utilidad neta.
82. De la misma forma, el ROA<sup>26</sup> mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Al respecto, este indicador también presenta una disminución de un valor negativo en 0,6% en 2019, a un valor negativo de 2,0% en el 2020. Sobre el particular, la caída de este indicador se debe a la disminución de la utilidad neta y, en general, a la caída de los resultados operativos de TCSA.

### VIII. CONCLUSIONES

83. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Embarque de Concentrados de Minerales del Terminal Portuario del Callao para el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- i. Debido a la naturaleza de la carga que moviliza en el Perú, TCSA tiene como principales clientes a los exportadores de concentrados de cobre y zinc. En particular, durante el año 2020, entre sus principales clientes se encontraron Trafigura Maritime Logistics, Horizon Shipping Panama Inc., Glencore Perú, Minera Chinalco del Perú S.A., entre otros. Asimismo, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal durante el año 2020, se observó que las empresas Horizon Shipping Panama Inc. y Trafigura Maritime Logistics presentaron la mayor participación de carga movilizada, registrando el 36,5% y 35,0%, respectivamente.
  - ii. Como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor o menor medida, tuvieron también efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte marítimo. Así, para el caso de TCSA, durante el año 2020 el terminal atendió un total de 153 naves, lo cual se traduce en una reducción del 8,9% respecto del año 2019, y movilizó alrededor de 2,51 millones de toneladas de concentrados de minerales para exportación, significando una contracción del 16,2% respecto de lo registrado en el año 2019.
  - iii. Respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, la variación máxima permitida para las tarifas dentro de las canastas de servicios estándar a la nave y a la carga para el periodo mayo 2020 – mayo 2021 fue de -1,11%. En ese sentido, el 23 de mayo de 2020 entró en vigencia el nuevo tarifario de los servicios estándar en función a la nave y en función a la carga incluyendo los ajustes anuales por inflación y el factor de productividad de TCSA vigente para el quinquenio 2019-2024.
  - iv. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2020, se contaban con once contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 70,0, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre TCSA y los usuarios intermedios.
  - v. Respecto a las inversiones realizadas por el concesionario, dado que durante los años 2014 y 2015 se realizó la totalidad de la inversión comprometida establecida en el Contrato de Concesión (USD 113,2 millones, incluido IGV), para el año 2020 el Concesionario no ha realizado inversiones adicionales en el terminal portuario.
  - vi. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2020 TCSA realizó pagos por un total de S/ 2,16 millones, cifra 10,9% inferior a lo registrado en el año 2019 (S/ 263 mil menos).

<sup>25</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

<sup>26</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.





- vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a cinco (5), lo cual representó una reducción respecto al año anterior (6 accidentes). Cabe indicar que, de dicho total, en su mayoría correspondieron a accidentes con daños materiales.
- viii. Con relación a los resultados financieros de TCSA durante el año 2020, los ingresos operativos ascendieron a USD 20,6 millones, registrándose una disminución de 16,1% respecto al ejercicio 2019. Por su parte, los costos operativos disminuyeron en 6,9%, lo cual dio como resultado que la utilidad bruta ascendiera a USD 3,1 millones. No obstante, al finalizar el 2020, TCSA obtuvo una pérdida neta de USD 2,1 millones, que representó una disminución de USD 1,4 millones respecto a la utilidad neta obtenida en el ejercicio 2019, explicado por los altos gastos financieros afrontados por la empresa.
- ix. Los indicadores de liquidez de TCSA muestran que, en el ejercicio 2020, la empresa presentó ratios de liquidez menores a 1,00, lo cual refleja que los recursos de corto plazo de la empresa no cubren sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). Por otro lado, respecto a los indicadores de endeudamiento, se observó que durante el 2020 estos han aumentado y, con ello, disminuyó el nivel de solvencia de la empresa. Asimismo, respecto a los indicadores de rentabilidad, el margen neto de TCSA fue -10,2% en el 2020, mostrando que, por cada USD 100 de ingresos operativos, la empresa obtuvo una pérdida de USD 10,2, principalmente por una disminución sustancial de la utilidad operativa.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales en el Terminal Portuario del Callao.	Cláusula 2.7.
2	Fecha de suscripción	28 de enero de 2011.	Contrato de Concesión.
3	Plazo de concesión	20 años.	Cláusula 4.1.
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Declaratoria de interés.</li> <li>▪ Iniciativa privada.</li> </ul>	Contrato de Concesión.
5	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.9.
6	Tipo de contrato	<b>DBOFT</b> (Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia).	Cláusula 1.15.32.
7	Adendas	<p><b>Adenda 1:</b> Suscrita el 14 de enero de 2014.</p> <p>Modificar la cláusula 9.6 relacionada al procedimiento de ejecución de la garantía mobiliaria sobre acciones y participación correspondiente a la participación mínima, así como la modificación del apéndice 1, 2, 3 y 4 del Anexo 1 respecto al área de la concesión. Asimismo, se modificó el tercer párrafo de la cláusula 12.1.</p>	Adenda 1
8	Capital mínimo	USD 18 000 000,00.	Cláusula 3.3., inciso a)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento de la Ejecución de la Obras:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- USD 18 millones.</li> <li>- Debe mantenerse en vigencia desde la fecha de suscripción del Contrato hasta la suscripción del Acta de recepción de las obras.</li> </ul> </li> <li>▪ <u>Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- USD 9 millones.</li> <li>- La garantía se otorga desde la suscripción del Contrato hasta 12 meses posteriores a la caducidad del Contrato.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 9.2.1. Cláusula 9.2.2.
10	Garantías del concedente	El Concedente garantiza al Concesionario que le prestará 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 estos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera.	Cláusula 9.1.
11	Garantías a favor de acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Derecho de Concesión</li> <li>- Ingresos de la Concesión, netos de la retribución y del Aporte por Regulación.</li> <li>- Acciones o participaciones del Concesionario.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 9.3.



<b>Concesionario: Transportadora Callao S.A.</b> <b>Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao</b>			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Compromiso de inversión	Monto referencial de la inversión asciende a USD 120 millones, incluido IGV.	Declaración de interés de la iniciativa.
13	Obras a ejecutar	Obras y equipamiento mínimo: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un muelle de 200 metros y 14 metros de profundidad, con capacidad para atender naves de una eslora referencial de 226 metros.</li> <li>- Faja transportadora.</li> <li>- Cargador lineal.</li> <li>- Torre de transferencia.</li> </ul>	Anexo 4
14	Cierre financiero	El Concesionario deberá acreditar ante el Concedente, antes de los treinta (30) días calendario del inicio de la construcción de obras que cuenta con los fondos necesarios para el cumplimiento del calendario de ejecución de obras.	Cláusula 6.32.
15	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje. Modalidades: <ul style="list-style-type: none"> <li>- De conciencia.</li> <li>- De derecho: (i) Arbitrajes nacionales para controversias menores o iguales a USD 10 000 000,00, y (ii) Arbitrajes internacionales para controversias mayores a USD 10 000 000,00.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 15.11. Cláusula 15.12.
16	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventos a la Fecha de Suscripción del Contrato (entre 0,8 y 400 UIT).</li> <li>- Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Obras de infraestructura portuaria (entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Conservación de la Concesión (3,2 y 4 UIT).</li> <li>- Explotación de la Concesión (variable en función del IBTA o UIT).</li> <li>- Garantías (3,2 y 8 UIT).</li> <li>- Régimen de Seguros (0,5% del monto de la prima respectiva, 10% del monto del siniestro, entre 0,8 y 80 UIT).</li> <li>- Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 Y 2,4 UIT).</li> <li>- Competencias Administrativas (8 UIT).</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula XVIII Anexo 14
17	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Contrato se declarará terminado por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Término por Vencimiento del Plazo.</li> <li>- Término por Mutuo Acuerdo.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concesionario o Abandono.</li> <li>- Término por incumplimiento del Concedente.</li> <li>- Término por decisión unilateral del Concedente.</li> <li>- Término por fuerza mayor o caso fortuito.</li> <li>- Otras causales no imputables a las partes.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 14.1.1. Cláusula 14.1.2. Cláusula 14.1.3. Cláusula 14.1.4. Cláusula 14.1.5. Cláusula 14.1.6. Cláusula 14.1.7.



**Concesionario: Transportadora Callao S.A.  
Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Equilibrio económico-financiero	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio económico-financiero, en caso de 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 económico-financieros vinculados a la variación de ingresos o costos de la Sociedad Concesionaria.</li> <li>▪ El equilibrio será restablecido siempre que las condiciones anteriores hayan tenido implicancias en la variación de ingresos o la variación de costos, o ambos a la vez, relacionados a los Servicios Estándar.</li> <li>▪ El Regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre:               <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Los resultados antes de impuesto resultante del ejercicio.</li> <li>b) El recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo ejercicio aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurra como consecuencia de los cambios a los que se refiere la presente cláusula.</li> </ul> </li> <li>▪ Si el desequilibrio supera el 10% se procederá a restablecerlo otorgando una compensación a la Sociedad Concesionaria por el desequilibrio calculado; o viceversa, si el desequilibrio afecta al Concedente se compensará al mismo incrementando la Retribución en los montos resultantes.</li> </ul>	Cláusula 8.23.
19	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Seguros personales para trabajadores.</li> <li>▪ Seguros contra todo riesgo de Construcción y Montaje.</li> <li>▪ Seguro de todo riesgo de obras civiles y terminadas.</li> <li>▪ Seguro de responsabilidad civil general, contractual, extra-contractual, patronal.</li> </ul>	Cláusula 10.3. Cláusula 10.4. Cláusula 10.5. Cláusula 10.6.
20	Inicio de operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La explotación solo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento de 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.</li> <li>▪ La fecha de inicio de Explotación se computará a partir que la APN otorgue su conformidad con respecto a las obras, según lo previsto en el Expediente técnico.</li> </ul>	Cláusula 8.12. Cláusula 8.13.
21	Niveles de servicio y productividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durante la ejecución de la obra y hasta seis meses posteriores de suscrito el acto de recepción de obras, no se exigirá al concesionario el cumplimiento de los niveles de servicio y productividad.</li> <li>▪ <u>Tiempo de espera de nave:</u> El tiempo de espera de cualquier nave no podrá exceder de cuatro (4) horas.</li> <li>▪ <u>Tiempo de inicio de embarque de mercancía:</u> El concesionario dispondrá de tres (3) horas desde el momento que el buque esté atracado al muelle.</li> <li>▪ <u>Indicadores de productividad:</u> Rendimiento neto no menor de 1 600 toneladas hora. La metodología para la medición de los niveles de servicio y productividad será establecida por APN.</li> </ul>	Anexo 3



Concesionario: Transportadora Callao S.A. Terminal de embarque de concentrados de minerales en el Terminal Portuario del Callao			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación, el Regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio "RPI-X", tanto para los servicios estándar como para los especiales con tarifa. Las siguientes revisiones de las tarifas máximas se realizarán cada cinco (05) años, siguiendo las normas y procedimientos establecidos en el RETA.</li><li>▪ Cada año, se realizará la actualización tarifaria correspondiente en función al RPI de los últimos doce (12) meses disponibles y el factor de productividad (X) estimado por el Regulador para dicho quinquenio (X será cero para los cinco (05) primeros años, contados desde el inicio de la explotación).</li></ul>	Cláusula 8.20.
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Hasta el quinto año las tarifas máximas ofertadas por el Concesionario no podrán superar:<ul style="list-style-type: none"><li>- Tarifa a la nave: USD 0,70/metro de eslora-hora.</li><li>- Tarifa a la carga: USD 6,97/tonelada embarcada.</li></ul></li></ul>	Anexo 5
23	Retribución al Estado	El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 2% de los Ingresos mensuales que obtenga el concesionario por la prestación de los servicios a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.21.



## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TRANSPORTADORA CALLAO S.A.

<b>Modalidad de concesión</b>	Autosostenible
<b>Plazo de concesión:</b>	20 años
<b>Período:</b>	2014-2020

a. Tráfico								
Indicador	Unidad de medida	2014 <sup>1/</sup>	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Naves atendidas	Unidades	89	185	201	182	180	168	153
Carga total atendida	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205	2 991 960	2 506 035
<b>Carga por tipo de operación:</b>								
Exportación	Toneladas	1 651 393	3 275 226	3 169 617	2 941 159	2 897 205	2 991 960	2 506 035
<b>Carga por tipo de producto:</b>								
<b>Graneles sólidos - Mineral</b>	<b>Toneladas</b>	<b>1 651 393</b>	<b>3 275 226</b>	<b>3 169 617</b>	<b>2 941 159</b>	<b>2 897 205</b>	<b>2 991 960</b>	<b>2 506 035</b>
Zinc	Toneladas	717 783	1 503 468	1 302 734	1 154 524	1 011 080	1 156 063	949 128
Cobre	Toneladas	702 784	1 293 492	1 371 704	1 505 593	1 638 080	1 535 456	1 328 106
Plomo	Toneladas	230 827	441 961	455 969	281 042	248 045	295 575	224 493
Otros	Toneladas	0	36 305	39 210	0	0	4 866	4 308

b. Ingresos operativos <sup>2/</sup>								
Concepto	Unidad de medida	2014 <sup>1/</sup>	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Servicio en función a la nave	Miles de soles	1 200	1 827	1 919	1 784	1 953	2 104	2 039
Servicios en función a la carga	Miles de soles	34 979	78 820	80 811	74 737	74 950	79 525	68 462
Otros servicios	Miles de soles	32	221	198	205	214	295	214
<b>Total</b>	<b>Miles de soles</b>	<b>36 211</b>	<b>80 869</b>	<b>82 928</b>	<b>76 726</b>	<b>77 118</b>	<b>81 925</b>	<b>70 715</b>

**Nota:**

<sup>1/</sup> TCSA inició sus operaciones el 23 de mayo de 2014.

<sup>2/</sup> Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.





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

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

**Ricardo Quesada Oré**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

**Sandra Queija De la Sotta**      **Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Estudios Económicos      Jefa de Regulación

#### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

---

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