

INFORME DE DESEMPEÑO

Terminal Portuario Multipropósito Salaverry 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: Terminal Portuario Multipropósito Salaverry

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@ositran.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	8
I.4. Principales activos de la Concesión	9
I.5. Hechos de importancia	10
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	10
II.1. Servicios estándar	11
II.2. Servicios especiales	12
II.3. Servicios no portuarios	12
II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso	12
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	12
III.1. Principales clientes	13
III.2. Trafico de naves y de carga	14
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	19
IV.1. Tarifas	19
IV.2. Precios	20
IV.3. Cargos de Acceso	20
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	21
V.1. Inversiones	21
V.2. Pagos al Estado	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	24
VI.1. Accidentes	24
VI.2. Reclamos	25
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	25
VII.1. Estado de Resultados Integrales	26
VII.2. Estado de Situación Financiera	28
VII.3. Ratios financieros	29
VIII. CONCLUSIONES	32
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	34
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY	40



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2019-2020	20
Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2020	21
Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2018-2020	24
Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2020	24
Cuadro 5 Reclamos presentados, año 2020.....	25
Cuadro 6 Estado de Resultados Integrales de SATI, años 2019 y 2020	26
Cuadro 7 Ingresos operativos de SATI, años 2019 y 2020	26
Cuadro 8 Costos de operación de SATI, años 2019 y 2020.....	27
Cuadro 9 Gastos operativos de SATI, años 2019 y 2020.....	27
Cuadro 10 Estado de Situación Financiera de SATI, años 2019 y 2020.....	28
Cuadro 11 Estado de Situación Financiera de SATI, años 2019 y 2020.....	29
Cuadro 12 Ratios de liquidez, años 2019 y 2020	30
Cuadro 13 Ratios de endeudamiento, años 2019 y 2020.....	30
Cuadro 14 Ratios de rentabilidad, años 2019 y 2020	31

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Principales clientes de SATI, año 2020.....	13
Gráfico 2 Líneas navieras, año 2020	14
Gráfico 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2020	14
Gráfico 4 Composición de naves según	15
Gráfico 5 Composición de naves según carga movilizada, año 2020	15
Gráfico 6 Evolución del tráfico de carga, periodo 2019-2020	16
Gráfico 7 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2020.....	17
Gráfico 8 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2020.....	17
Gráfico 9 Tráfico de carga líquida a granel, periodo 2019-2020.....	18
Gráfico 10 Tráfico de pasajeros, periodo 2019-2020.....	19
Gráfico 11 Inversiones ejecutadas en el TPMS, periodo 2018-2020.....	23
Gráfico 12 Accidentes según tipificación, periodo 2019-2020	25

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS	7
Ilustración 2 Área de influencia del TPMS	9



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe tiene como finalidad hacer una evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (en adelante, TPMS o Concesión) para el año 2020. Así, en este informe se presenta la evolución de las principales variables de la concesión, tales como el tráfico de carga, las tarifas aplicadas, indicadores operativos, inversiones ejecutadas, pagos al estado, entre otros.

El 1 de octubre de 2018 fue suscrito el Contrato de Concesión para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia del TPMS (en adelante, el Contrato de Concesión) entre la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A. (en adelante, el Concesionario o SATI) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC), con una vigencia de 30 años.

El proyecto del TPMS comprende cinco (5) etapas de inversiones, de las cuales las dos (2) primeras corresponden a inversiones obligatorias que involucran, entre otros, la implementación de un dragado, reparación de los muelles 1 y 2, construcción de silos, y la adquisición de grúas móviles; por su parte, el resto de las etapas (3, 4 y 5) se activarán con gatillos en función de la demanda; en particular, en las etapas 3 y 4 se aumentarán las capacidades de almacenamiento y equipamiento en muelle para graneles limpios, y en la etapa 5 se implementará equipamiento para minerales. Entre tanto, adicionalmente a dichas etapas, el Concesionario estará obligado, luego de cumplirse el gatillo correspondiente, de construir una nueva dársena donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo.

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 SATI, durante el año 2020 el terminal atendió un total de 178 naves y movilizó alrededor de 2,61 millones de toneladas de carga, lo cual se traduce en una reducción del 19,8% y 7,35% respecto del año 2019, respectivamente.

Al respecto, durante el año 2020, del total de carga movilizada, el 97,2% corresponde a carga sólida a granel, seguida, en menor medida, por la carga fraccionada (1,9%) y la carga líquida a granel (0,8%). No obstante, a diferencia del año anterior, durante el 2020 no se movilizó carga contenedorizada por el TPMS. Asimismo, se observó que la empresa ADM Andina Perú S.R.L. fue el principal cliente de SATI habiendo tenido a su cargo el 15,8% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Seaboard Overseas Perú S.A. y Cementos Pacasmayo S.A.A., quienes tuvieron a su cargo el 11,2% y 10,5% de la carga movilizada.

Respecto al régimen tarifario, dado que aún se encontraban en ejecución las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, durante el año 2020, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre el 30 de octubre de 2020 y el 29 de octubre de 2021 se realizó únicamente en función a la inflación (*RPI*)¹ de los últimos doce meses disponibles, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +1,37%.

Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2020, se contaban con cuatro contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre SATI y los usuarios intermedios.

¹ El RPI (*Retail Price Index*) es la inflación expresada en un índice general de precios al consumidor de los Estados Unidos de América (EEUU).



Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2020 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 17,99 millones, monto 97,5% superior a lo registrado en 2019. Con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 29,57 millones, representando un porcentaje de avance del 10,94% del compromiso de inversión de SATI.

Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2020, SATI realizó pagos al Estado por un total de S/ 3,31 millones, cifra 6,4% superior a lo registrado en el año 2019 (S/ 3,11 millones). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 813 mil por concepto de aportes por regulación, monto 6,3% superior al del 2019, y de S/ 2,49 millones por concepto de retribución a la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante, APN) y FONCEPRI², monto 6,4% superior a lo pagado en el 2019.

En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a siete (7), lo cual representó un incremento respecto al año anterior (6 accidentes). Cabe indicar que, de dicho total, en su mayoría correspondieron a accidentes con daños personales (heridos). Asimismo, se presentaron dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por SATI.

Respecto a los resultados financieros de SATI, en el año 2020 los ingresos por servicios ascendieron a USD 24,0 millones, registrándose un incremento de USD 542 mil (+2,3%) respecto al ejercicio 2019, mientras que los costos de servicios se incrementaron en USD 1,9 millones (+15,1%). Así, como resultado de ello, la utilidad bruta disminuyó en USD 1,3 millones (-11,8%), alcanzando los USD 9,8 millones en el ejercicio 2020, lo cual representó el 41,0% de los ingresos operativos de SATI para dicho año. Por otro lado, luego de considerar los gastos administrativos y financieros netos, al cierre del 2020 la empresa registró una utilidad neta de USD 4,5 millones, significando un desempeño menor al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de USD 6,2 millones).

Asimismo, respecto al Estado de Situación Financiera, el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos totales por un monto de USD 66,4 millones entre 2019 y 2020, pasando de USD 59,1 millones a USD 125,5 millones. Además, la empresa ha modificado sustancialmente su estructura de financiamiento, puesto que ha incorporado obligaciones financieras por USD 46 millones, las cuales han contribuido a financiar las inversiones ejecutadas durante el ejercicio 2020.

Finalmente, en el ejercicio 2020 SATI presentó una reducción en sus indicadores de liquidez, reflejando que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente), lo cual va de la mano con sus indicadores de endeudamiento, los cuales muestran que, en el 2020, el nivel de apalancamiento de la empresa aumentado. Por su parte, en cuanto a los indicadores de rentabilidad, el margen neto de la empresa presenta una disminución, pasando de 26,3% en 2019 a 18,7% en 2020, lo cual indicaría que, por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias, se obtiene alrededor de USD 18,7 de utilidad neta, en tanto que el indicador ROE registró una disminución en el año 2020 respecto al ejercicio 2019, mostrando que en el 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo un total de USD 19,2 de utilidad neta

² Siglas de Fondo de Promoción de la Inversión Privada.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

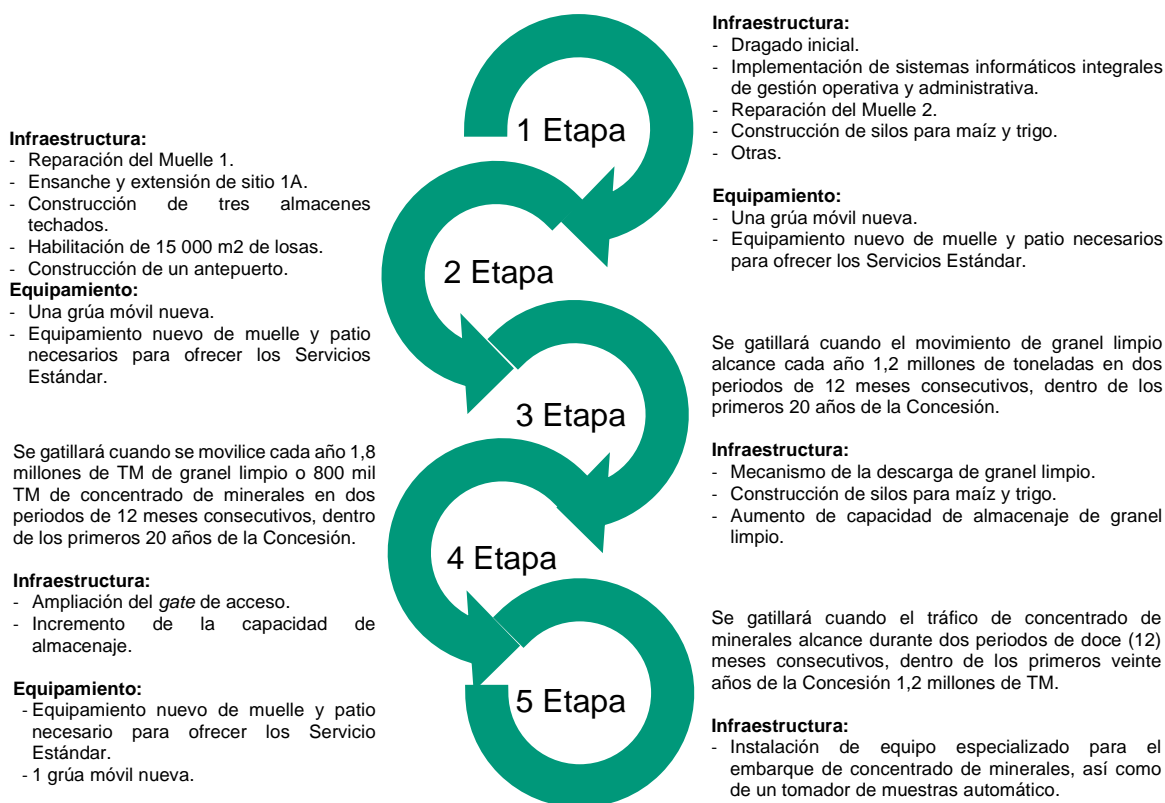
I.1. Composición del Concesionario

1. Salaverry Terminal Internacional S.A. es una empresa privada, constituida en julio de 2018, cuyo accionariado se encuentra compuesto por la empresa Trabajos Marítimos S.A. (99,9%) y la empresa Santa Sofía Puertos S.A. (0,1%).
2. El Concesionario se dedica a la explotación de los derechos que otorga la concesión del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry (TPMS), en los términos y condiciones establecidos en el contrato de concesión suscrito el 1 de octubre de 2018 con el Estado Peruano.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

3. El contrato para el Diseño, Construcción, Financiamiento, Operación y Transferencia del TPMS cuenta con una vigencia de 30 años. Al respecto, la versión final de dicho contrato fue aprobado por el MTC mediante Decreto Supremo N° 010-2018-MTC, de fecha 11 de julio de 2018, siendo posteriormente suscrita junto con la empresa Salaverry Terminal Internacional S.A. el 1 de octubre de 2018.
4. Respecto a los compromisos asumidos por el Concesionario, este deberá realizar las inversiones obligatorias correspondientes a las etapas 1 y 2 durante los primeros 5 años de concesión, además de llevar a cabo inversiones en función de la demanda de acuerdo con los gatillos estipulados en el referido contrato. Sobre el particular, la inversión a realizar en el TPMS se encuentra dividida en 5 etapas, las cuales se resumen en la siguiente ilustración:

Ilustración 1 Etapas del proyecto del TPMS



Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



5. Adicionalmente, el Contrato de Concesión establece que el Concesionario se encuentra obligado a construir una nueva dársena³ donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo. Al respecto, esta obligación está sujeta al cumplimiento de cualquiera de los siguientes gatillos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión:
 - (i) 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales;
 - (ii) 1,8 millones de toneladas de fertilizantes y/o soya; o,
 - (iii) Factor de ocupación promedio de los muelles del 65%.
6. Cabe señalar que el Contrato de Concesión brinda al Concesionario el derecho de operar el TPMS bajo la modalidad de monoperador, es decir, el Concesionario tiene el derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que brinde dentro del terminal, no estando obligado a brindar facilidades para que terceras empresas accedan al recinto portuario a prestar servicios. No obstante, quedan exceptuados de lo anterior los servicios de practicaje y remolcaje, avituallamiento de naves y transporte de personas para las naves que arriben al terminal, debiendo SATI, en tales casos, facilitar el uso de muelle para que terceros presten dichos servicios.
7. 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 de la totalidad de la Obra correspondiente a las etapas 1 y 2, las tarifas de los servicios estándar y servicios especiales con tarifa deberán ser actualizadas utilizando el mecanismo regulatorio conocido como RPI-X⁴. 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 periodo regulatorio contado desde el inicio de explotación, el factor de productividad fue cero; es decir, durante los primeros años de explotación, las tarifas fueron ajustadas considerando únicamente la inflación (RPI).
8. Por otro lado, de acuerdo con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Estado Peruano, a través de la APN, una retribución equivalente al 3% de los ingresos mensuales que obtenga el Concesionario, como contraprestación por el derecho que se le ha otorgado de explotar el TPMS, a partir del inicio de la explotación de la Concesión hasta la caducidad de esta. Asimismo, le corresponde a SATI efectuar el pago por concepto de aporte al FONCEPRI⁵ equivalente al 2% del pago por Retribución a la APN y, del mismo modo, se encuentra obligado a pagar al Ositrán el 1% del total de ingresos facturados como concepto de aporte por regulación⁶, ello de conformidad con la Cláusula 13.17 del Contrato de Concesión.

1.3. Área de influencia

9. 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.
10. En el caso del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, ubicado en el distrito de Salaverry, provincia de Trujillo, departamento de La Libertad, el área de influencia comprende principalmente las regiones de La Libertad, Lambayeque, Ancash, Cajamarca

³ Parte del puerto resguardada artificialmente y adecuada para el fondeo y la carga y descarga de embarcaciones.

⁴ 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.

⁵ Siglas de Fondo de Promoción de la Inversión Privada.

⁶ De acuerdo al artículo 14 de la Ley N° 26917.



y San Martín, atendiendo el movimiento del comercio exterior que incluye a dichas regiones⁷.



Fuente: Página web del Concesionario (último acceso: 21 de mayo de 2021).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

11. Debido a que el Contrato de Concesión del TPMS es del tipo *brownfield*⁸, el Concesionario dio inicio a sus operaciones en el terminal con la infraestructura y equipamiento entregado por la Empresa Nacional de Puertos (en adelante, ENAPU). Al respecto, entre la infraestructura y equipamiento portuario recibido por SATI, podemos encontrar lo siguiente⁹:

- Dos muelles con cuatro (4) frentes de atraque multipropósito:
 - Muelle 01: 225 m de largo y 25 m de ancho.
 - Muelle 02: 230 m de largo y 30 m de ancho.
- Silos de capacidad de 60 000 toneladas.
- Almacén techado de 2 315 m².
- Patio de contenedores (zona N° 5 de 6 000 m² y zona N° 6 de 19 782 m²).
- Un portacontenedores de 40 toneladas.
- Dos (2) cargadores frontales y dos (2) tractores.

⁷ Memoria Anual 2018 de ENAPU. Disponible en: <http://www.enapu.com.pe/>.

⁸ Los proyectos *brownfield* son aquellos proyectos de reposición, expansión o ampliación adosada y repotenciamiento o aumentos de capacidad productiva, que se desarrollan en terreno existentes, ocupados y en paralelo al proceso productivo, donde la inversión procura mantener la capacidad productiva de una operación operativa actual con nuevos desarrollos de producción (equipos más modernos), o ampliar la capacidad operacional actual, a fin de aumentar su escala de producción, para enfrentar la caída de leyes y/o agotamiento de sectores de explotación.

⁹ Para mayor información, véase la ficha del proyecto en: <http://www.proyectosapp.pe/>.



- Área administrativa (1 126 m²) y operativa (3 158 m²).

I.5. Hechos de importancia

12. De acuerdo con el Plan de Negocios 2021, presentado por SATI ante el Ositrán, entre los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2020 se tienen los siguientes:
 - La APN aprobó el Expediente Técnico para ejecutar el dragado de mantenimiento del TPMS.
 - Se ejecutó el dragado de 1 500 000 m³ con la empresa DRAGABRAS en el canal de acceso, zona crítica y dársena. Asimismo, se realizó el autdragado de mantenimiento de 650 000 m³ con la Draga de Corte y Succión (CSD) en la zona entre muelles.
 - La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante, DICAPI) autorizó el vertimiento del material dragado, mediante Resolución Directoral N° 122-2020-MGP/DGCG.
13. Asimismo, el 13 de octubre de 2020, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0054-2020-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la aplicación de los siguientes recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry:
 - Por no liberar el amarradero,
 - Por cuadrilla no utilizada,
 - Por no entregar documentación al arribo de la nave,
 - Por modificación de planos de estiba, y
 - Por no rectificar solicitud de servicio con la debida anticipación.
14. Asimismo, en la referida Resolución, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la aplicación de los siguientes recargos asociados a la prestación de Servicios Estándar en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, únicamente hasta que se culmine la implementación de las obras obligatorias correspondientes a las Etapas 1 y 2 del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry:
 - Por falta de unidades de transporte en las operaciones de descarga/embarque directo a granel/fraccionada, y
 - Por paralizaciones de grúas en la descarga/embarque directo a granel/fraccionada.
15. Cabe señalar que dichas aprobaciones de recargos se dan en el marco de lo señalado en la Cláusula 8.23 del Contrato de Concesión, la cual señala que el Concesionario no podrá cobrar recargos asociados a Servicios Estándar o Servicios Especiales sujetos a regulación tarifaria, sin contar con la aprobación previa del Regulador. Así, estos recargos se aplican únicamente en caso de incumplimientos imputables a los usuarios del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry y siempre que se haya informado debidamente a los Usuarios antes de su aplicación. Asimismo, la referida cláusula indica que el Regulador podrá establecer aspectos adicionales que corresponda para el cobro de los recargos antes mencionados.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

12. De acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario tiene derecho a la ejecución y/o prestación exclusiva de todos y cada uno de los servicios que se puedan brindar dentro de la infraestructura portuaria concesionada, con excepción de los servicios de practica y remolcaje, los cuales están sujetos al régimen de acceso, conforme a lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso del Ositrán (en adelante, REMA)¹⁰.

¹⁰ Ello de conformidad con lo señalado en la Cláusula 2.7 del Contrato de Concesión.



13. En ese sentido, los servicios que el Concesionario puede prestar en el TPMS se encuentran clasificados en tres tipos: i) Servicios Estándar, ii) Servicios Especiales y iii) Servicios No Portuarios.

II.1. Servicios estándar

14. De acuerdo con la cláusula 1.19.108 del Contrato de Concesión, son aquellos servicios que brinda el Concesionario de manera obligatoria a todo usuario que lo solicite. Estos servicios se caracterizan por ser necesarios e indispensables para el embarque y/o descarga de cada tipo de carga, así como para el embarque y desembarque de pasajeros que ingresen al TPMS, comprendiendo todas las actividades operativas y administrativas necesarias para atender a la nave, así como también para llevar a cabo el embarque o desembarque de la carga.
15. Sobre el particular, en el caso del embarque, comprende desde que la carga ingresa al terminal hasta que la nave en la que se embarca la carga sea desamarrada para que zarpe. Por su parte, en el caso del desembarque, comprende desde el amarre de la nave hasta el retiro de la carga por el usuario del terminal. En ambos casos, la tarifa del servicio estándar incluye diez (10) días libres de almacenamiento, además de comprender los gastos administrativos, operativos u otros que implique la prestación del servicio estándar.
16. Cabe añadir que, de acuerdo con la cláusula 8.18 del Contrato de Concesión, los servicios estándar son clasificados de la siguiente manera:

a) Servicios a la nave

17. El servicio estándar a la nave comprende los siguientes servicios:
- i) *Uso de amarradero*: Incluye el amarre y desamarre de la nave. Al respecto, por la prestación de este servicio, el Concesionario está facultado a cobrar una tarifa por metro-eslora de la nave por hora o fracción, el cual se calcula por el tiempo total que la nave permanezca amarrada a muelle, computándose a partir de la hora en que pase la primera espía en la operación de atraque hasta la hora que largue la última espía en la operación de desatraque. Cabe indicar que en este caso la tarifa es cobrada a la nave.
 - ii) *Acceso a las naves*: Comprende el ingreso de las naves al TPMS, el dragado de mantenimiento, las torres de enfiliación, balizamiento y ayudas a la navegación que no sean de competencia de la DICAPI. Al respecto, la tarifa por este concepto es cobrada a la nave y se aplica por unidad de arqueo bruto (UAB) de las naves que acceden al TPMS.

b) Servicios a la carga

18. Los servicios estándar a la carga comprenden la realización de actividades que se pueden diferenciar por el tipo de carga que se manipula. Comprende los servicios de descarga y/o embarque de cualquier tipo de carga, así como la utilización de la infraestructura y equipamiento portuario. Al respecto, la tarifa por el servicio estándar a la carga es cobrada por tonelada, con excepción de la carga de contenedores que se cobra por contenedor.

c) Servicios al pasajero

19. El servicio estándar al pasajero comprende el embarque/desembarque de pasajeros, incluyendo el punto de inspección documentaria de inmigración, garantizándoles en todo momento un acceso seguro desde la nave hasta la salida del terminal y viceversa; así como las instalaciones y las facilidades necesarias para llevar a cabo el servicio de control de pasaporte y servicio de control de equipaje de acuerdo con las leyes y disponibles aplicables.



20. Asimismo, incluye el servicio de control de *boarding pass*, control de equipaje de mano a través de rayos X y del pasajero mediante un pórtico de metales (no incluye los controles aduaneros), servicio de embarque/desembarque para la tripulación, servicio de atención médica y/o emergencia durante 24 horas al pasajero en caso de que sea necesario y servicio de gestión documentaria necesaria relativa a los pasajeros. Cabe señalar que la tarifa es cobrada a la agencia marítima.

II.2. Servicios especiales

21. La cláusula 1.19.107 del 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 terceros, y por los cuales la Entidad Prestadora tiene derecho a cobrar un precio o tarifa, según corresponda.
22. Cabe señalar que la prestación de los servicios especiales es facultativa, salvo los Servicios Especiales de Refrigerado para contenedores y el avituallamiento y provisiones a bordo requeridas por las naves que ingresen o no al TPMS.

II.3. Servicios no portuarios

23. De acuerdo con la cláusula 1.19.109 del Contrato de Concesión, los servicios no portuarios están comprendidos por aquellos servicios distintos a los servicios estándar y especiales, que el Concesionario podrá brindar a los Usuarios previa aprobación de la APN. Sobre el particular, por la prestación de los servicios no portuarios el Concesionario cobrará un precio, en los términos y condiciones que pacten libremente las partes. Asimismo, la prestación de los servicios no portuarios no podrá estar condicionada a la contratación de los servicios especiales o servicios estándar.

II.4. Servicios sujetos al régimen de acceso

24. Debido a que la operación del puerto se desarrolla bajo el esquema mono operador, la cláusula 2.7 del 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.
25. La prestación de los servicios esenciales de practicaje y remolcaje es brindada por terceras empresas que solicitan al Concesionario el acceso a la infraestructura portuaria. Cabe precisar que los costos de estos servicios son asumidos por la línea naviera.

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

26. En esta sección se describe la evolución del tráfico de naves y de carga en el Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry 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 Ositrán¹¹.
27. 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. Así, si bien en el caso peruano, durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales portuarios del país no presentaron

¹¹ 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@ositran.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

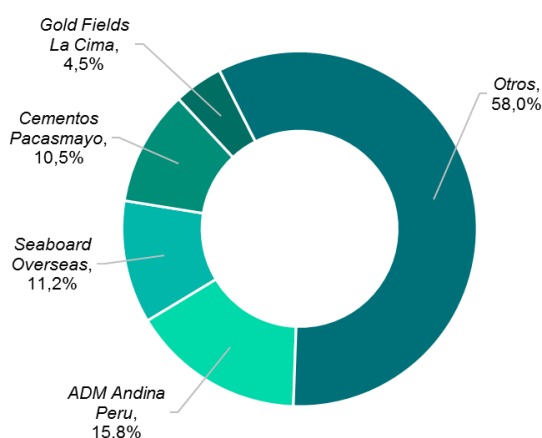


restricciones para el desarrollo de sus operaciones, los efectos sobre los niveles de tráfico en los puertos se dan de manera indirecta en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera. Por tanto, las estadísticas presentadas podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años¹².

III.1. Principales clientes

28. Durante el año 2020 se observó que la empresa ADM Andina Perú S.R.L.¹³ fue el principal cliente de SATI habiendo tenido a su cargo el 15,8% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Seaboard Overseas Perú S.A. y Cementos Pacasmayo S.A.A., quienes tuvieron a su cargo el 11,2% y 10,5% de la carga movilizada, respectivamente, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 1 Principales clientes de SATI, año 2020
(Porcentaje de participación de carga movilizada)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

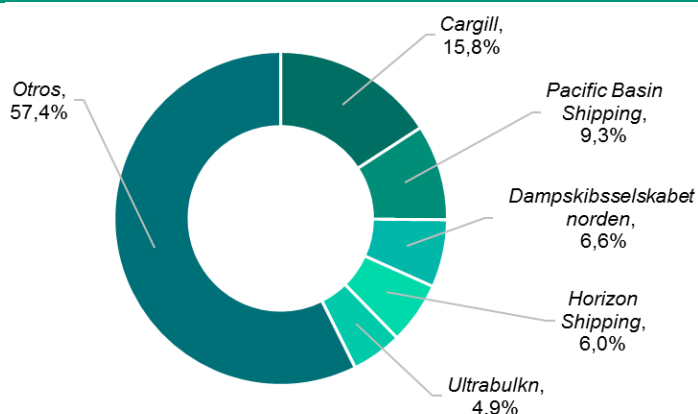
29. Por otro lado, respecto a los servicios portuarios ofertados por SATI, en las operaciones llevadas a cabo en la Concesión pueden identificarse dos tipos de usuarios: las líneas navieras y los consignatarios de la carga. Al respecto, las líneas navieras pueden ser contratadas bajo la modalidad de *tramp* (también denominada transporte en régimen de fletamentos) o bajo la modalidad de *liner* (también denominada transporte de línea regular), esto dependiendo, entre otros, del tipo de mercancía a transportar, así como de su frecuencia de transporte.
30. Así, con relación a las líneas navieras que recalaron en el terminal, se observa que las empresas Cargill, con sede en Estados Unidos, y Pacific Basin Shipping Inc., con sede en Hong Kong, presentan la mayor participación de carga movilizada en el terminal, registrando el 15,8% y 9,3%, respectivamente, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

¹² 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 han sido prorrogadas en múltiples oportunidades a lo largo del año 2020.

¹³ Empresa que importa y distribuye una amplia gama de productos agropecuarios, incluidos: maíz, sorgo, trigo, soja, harina de soja, aceite de soja, harina de girasol, aceite de girasol, co-productos de maíz (DDG's, harina de gluten de maíz), lisina, soja (<https://www.adm.com/adm-worldwide/peru-es>).



Gráfico 2 Líneas navieras, año 2020
(Porcentaje de participación de operaciones)



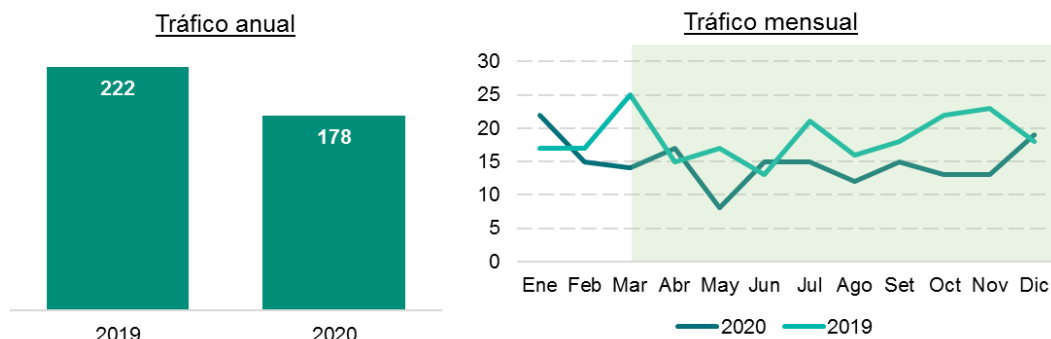
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Trafico de naves y de carga

a) Naves atendidas

31. Durante el año 2020, SATI atendió un total de 178 naves, esto es, 44 naves menos que lo registrado el año anterior, lo cual se traduce en una reducción del 19,8%, tal como se puede observar en el siguiente gráfico, ello enmarcado en el contexto atípico presentado en el país como consecuencia de la COVID-19.

Gráfico 3 Evolución del tráfico de naves, periodo 2019-2020
(En número de naves atendidas)



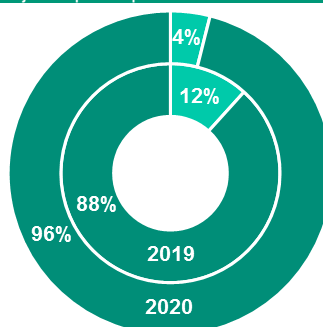
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Asimismo, en cuanto a la evolución del tráfico mensual de naves, se observa que, a lo largo del año 2020, el número de naves que arribaron al terminal permaneció por debajo de los niveles observados en el año 2019 (con excepción de los meses de enero, abril, junio y diciembre), situándose en torno a las 15 naves por mes, en promedio, lo cual guarda relación con la situación de contracción de actividades económicas experimentada durante el año 2020 en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.
33. Por otro lado, respecto a la modalidad de contratación de las líneas navieras (*liner* o *tramp*), se observa que, durante el año 2020, la modalidad *liner* estuvo asociada al 4% de las naves atendidas en el terminal, específicamente a aquellas naves que transportaron pasajeros, siendo dicha participación inferior a lo observado en el año 2019 (12%), lo cual se encuentra explicado por las restricciones al transporte de pasajeros a partir de la entrada en vigencia del Estado de Emergencia Nacional, además del nulo movimiento de naves con carga contenedorizada en el TPMS durante el 2020. En contraste, la participación de naves asociadas a la modalidad *tramp* durante el año 2020 se vio



incrementada, pasando de 88% en el 2019 a 96% en el 2020, encontrándose en su mayoría vinculadas a naves con carga solida a granel (alrededor del 85%).

Gráfico 4 Composición de naves según modalidad de línea naviera, años 2019-2020 (Porcentaje de participación de naves atendidas)



■ Liner ■ Tramp

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Entre tanto, al clasificar las naves en función al tipo de carga que movilizan, se puede observar que, durante el año 2020, las naves con carga sólida a granel representaron el 83,6% del total de naves atendidas, seguido por las naves con carga fraccionada con el 8,2%. Cabe indicar que las naves que realizaron el transporte de pasajeros representó el 3,8% del total (7 naves atendidas), las cuales arribaron al TPMS entre enero y febrero de 2020, esto es, en los meses previos a la entrada en vigencia del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.

Gráfico 5 Composición de naves según carga movilizada, año 2020 (Porcentaje de participación de naves atendidas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. En cuanto a la capacidad de las naves atendidas en el TPMS, en términos de unidades de arqueado bruto (UAB)¹⁴, durante el año 2020 se observó que, en promedio, las naves que arribaron al TPMS presentaron una capacidad de 23 394 UAB, volumen cercano a la capacidad media de las naves arribadas durante el año 2019 (23 537 UAB). Cabe indicar que la nave de mayor volumen que arribó al TPMS durante el año 2020 presentó una capacidad de 66 084 UAB, la cual correspondió a un buque de pasajeros.

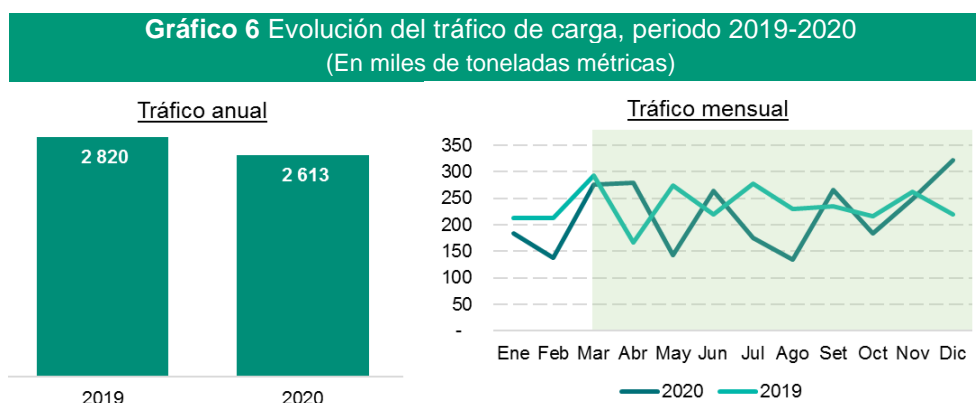
¹⁴ De acuerdo con la cláusula 1.19.123 del Contrato de Concesión, la Unidad de Arqueado Bruto (UAB) es el volumen total de todos los espacios cerrados de una nave, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Arqueado de Buques de 1969.



36. Finalmente, respecto a la tasa de ocupación de los amarraderos del TPMS durante el año 2020, de acuerdo con la información publicada por la APN¹⁵, esta osciló entre 9% a 48%. Al respecto, la APN señala que ello evidencia la no presencia de saturación en la atención de las naves en ninguno de los amarraderos del terminal. Asimismo, la APN indica que los amarraderos A y B del Muelle 1 presentaron una tasa de ocupación del 39% y 48%, respectivamente, debido a la simultaneidad en la atención de las naves graneleras, en tanto que los amarraderos A y B del Muelle 2 presentaron una tasa de ocupación del 10% y 9%, respectivamente, debido a la atención de naves graneleras.

b) Volumen de carga movilizada

37. En cuanto al comportamiento de los volúmenes de carga movilizada en el terminal, durante el año 2020 se presentó un contracción del 7,35% respecto de lo registrado en el año 2019, pasando de 2,82 a 2,61 millones de toneladas, respectivamente. Sobre el particular, se debe tener en cuenta que dicho resultado se ha visto influenciado por las medidas de restricción de las actividades económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, a partir de la entrada en vigencia del Estado de Emergencia Nacional, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. En efecto, al analizar la evolución del tráfico mensual durante el año 2020, en comparación a lo registrado en el año 2019, se verifica una reducción de los volúmenes de carga a lo largo del año, siendo esto observado en mayor medida en los meses de mayo, julio y agosto, en los cuales se presentaron bajos volúmenes de carga, alcanzando un mínimo de 135 mil toneladas en el mes de agosto; sin embargo, a partir del mes de setiembre 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.
39. Cabe mencionar que, del total de carga movilizada durante el año 2020, el 97,2% corresponde a carga sólida a granel, seguida, en menor medida, por la carga fraccionada (1,9%) y la carga líquida a granel (0,8%). No obstante, a diferencia del año anterior, durante el 2020 no se movilizó carga contenedorizada por el TPMS.

Carga sólida a granel

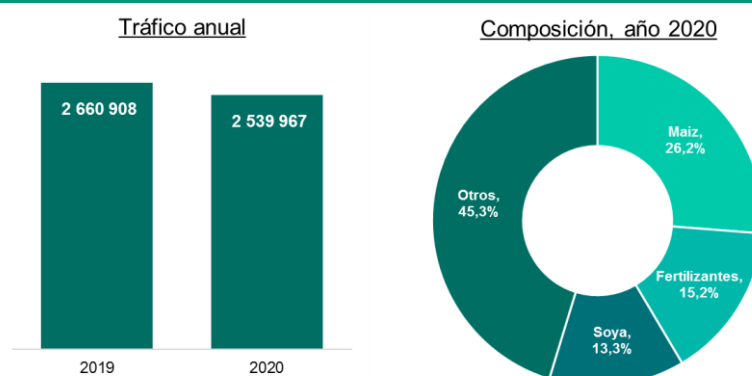
40. El volumen de carga sólida a granel movilizada durante el año 2020 por el TPMS ascendió a 2,54 millones de toneladas, lo cual representó una reducción del 4,5% respecto de lo registrado en el 2019. Al respecto, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 84,4%, en tanto que las operaciones de embarque solo representaron el 15,6% de la carga movilizada.

¹⁵ Para mayor detalle, véase [Reporte 2020 de la APN](#) (último acceso: 4 de mayo de 2021).



41. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de granel sólido que se han movilizado durante el 2020, destacan el maíz (26,2%), los fertilizantes (15,2%) y la soya (13,3%), mientras que el 45,3% de la carga restante se encontró compuesta por carbón, concentrado de cobre, clínker, azúcar, trigo, entre otros.

Gráfico 7 Tráfico de carga sólida a granel, periodo 2019-2020
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

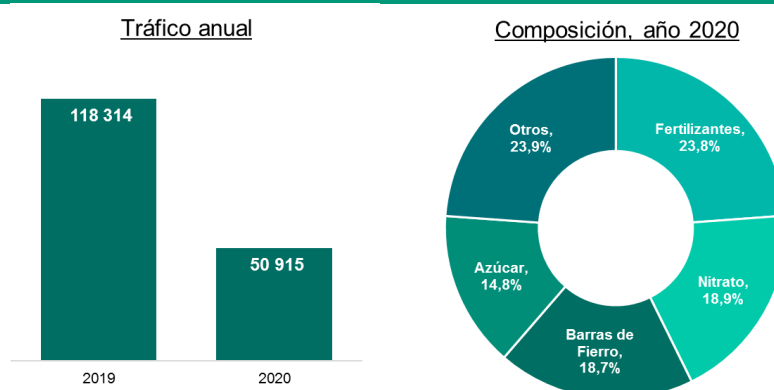
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

42. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2020 se encuentran ADM Andina Perú (16,3%) y Seaboard Overseas Perú (11,5%), movilizando maíz, trigo y soya, y Cementos Pacasmayo (10,8%), movilizando carbón y clínker.

Carga fraccionada

43. El volumen de carga fraccionada movilizada durante el año 2020 en el terminal ascendió a 50,9 mil toneladas, lo cual representó una reducción del 57,0% respecto de lo registrado en el 2019. Sobre el particular, dicho total se concentró mayormente en las operaciones de descarga, con alrededor del 81,2%, en tanto que las operaciones de embarque solo representaron el 16,9% de la carga, presentándose además algunas operaciones de cabotaje en descarga que movilizaron cerca del 2,0% de la carga total.
44. Por otro lado, en cuanto a los principales productos de carga fraccionada que se han movilizado durante el 2020, destacan los fertilizantes (23,8%), el nitrato (18,9%), las barras de hierro (18,7%) y el azúcar (14,8%), mientras que el 23,9% de la carga restante se encontró compuesta por carga de proyecto, guano de isla, entre otros.

Gráfico 8 Tráfico de carga fraccionada, periodo 2019-2020
(En toneladas métricas)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

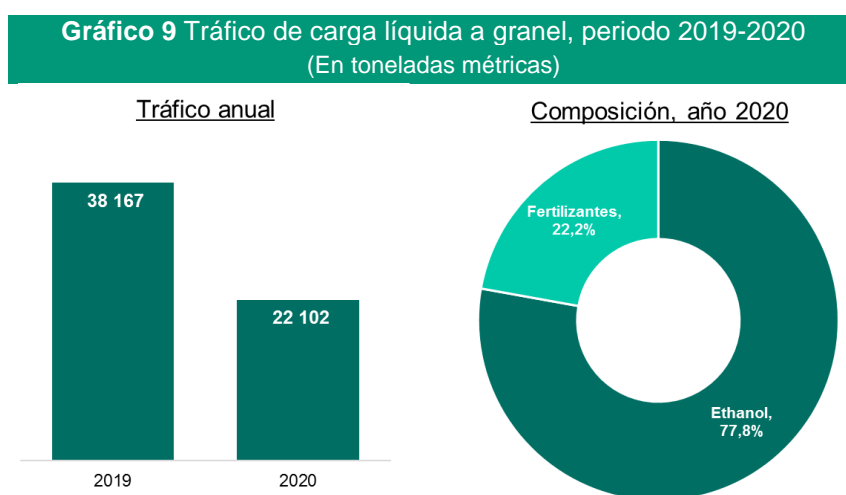
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



45. Entre tanto, respecto a las principales empresas que han movilizado carga de este tipo durante el 2020 se encuentran Inkaferro Perú (18,7%), movilizando barras de hierro, Orica Mining (14,9%), movilizando nitrato y fertilizantes, y Cartavio S.A.A. (14,8%), movilizando azúcar.

Carga líquida a granel

46. El volumen de carga líquida a granel movilizada durante el año 2020 en el terminal ascendió a 22,1 mil toneladas, lo cual representó una reducción del 42,1% respecto de lo registrado en el 2019. A diferencia del resto de tipos de carga, dicho total se concentró principalmente en las operaciones de embarque, con alrededor del 77,8%, en tanto que las operaciones de descarga solo representaron el 22,2% de la carga.
47. En cuanto a los productos de granel líquido que se han movilizado durante el 2020 se registró una gran participación de etanol (77,8%), destinado a la exportación, seguido de los fertilizantes (22,2%), provenientes de la importación. Al respecto, en cuanto al movimiento de etanol, los principales clientes del terminal fueron las empresas Cartavio S.A.A. y Casa Grande S.A.A., en tanto que el movimiento de fertilizantes tuvo como cliente a la empresa SQM Vitas Perú.



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

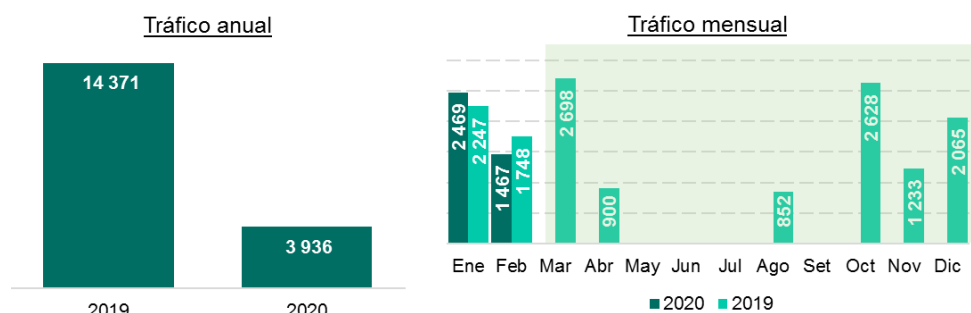
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c) Tráfico de pasajeros

48. Desde el inicio de sus operaciones, el TPMS ha prestado servicios además a cruceros internacionales, situación que se vio reflejada en los 14,4 mil pasajeros que arribaron al TPMS durante el año 2019 y los 3,9 mil pasajeros contabilizados entre enero y febrero de 2020. No obstante, 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, el transporte de pasajeros por vía marítima se vio restringido a partir de marzo de 2020, lo cual queda evidenciado en el siguiente gráfico.
49. Cabe indicar que, en términos relativos, las medidas de restricción aplicadas con llevaron a una reducción del 72,6% del tráfico anual de pasajeros del año 2020 respecto a lo observado en 2019; no obstante, al comparar el tráfico del periodo enero-febrero de 2020 respecto de similar periodo de 2019, se observa una contracción de 1,5%, lo cual evidencia que, antes del inicio del Estado de Emergencia, el transporte de pasajeros en el TPMS presentó un comportamiento cercano a lo observado en dichos meses del 2019.



Gráfico 10 Tráfico de pasajeros, periodo 2019-2020
(En número de pasajeros)



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

50. Respecto al régimen tarifario en el TPMS, la cláusula 8.22 del Contrato de Concesión señala que, por la prestación de los servicios estándar y los servicios especiales sujetos a regulación tarifaria, el Concesionario estará facultado a cobrar las tarifas correspondientes, las cuales en ningún caso podrán superar las tarifas máximas actualizadas de acuerdo al procedimiento establecido en el Contrato.
51. Del mismo modo, de acuerdo con la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión, a partir del quinto año, contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de la Obra correspondiente a la Etapas 1 y 2, corresponde al Ositrán aplicar la regulación por precios tope en el TPMS tanto a los servicios estándar como a los servicios especiales con tarifa prestados por SATI, 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.
52. Así, cada año, SATI 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. No obstante, para el periodo correspondiente a los primeros años desde el inicio de explotación del TPMS hasta el quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el factor de productividad será cero, de conformidad con la cláusula 8.24 del Contrato de Concesión.
53. Por tanto, en la medida que, durante el año 2020, aún se encontraban en ejecución las referidas obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre el 30 de octubre de 2020 y el 29 de octubre de 2021 se realizó únicamente en función a la inflación (RPI) de los últimos doce meses disponibles. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +1,37% ($RPI - X = 1,37\% - 0\%$)¹⁶.

¹⁶ Donde RPI (o tasa de inflación norteamericana) al mes de setiembre de 2020 ascendió a +1,37%, de acuerdo con la información publicada por el *Bureau of labor Statistics* (BLS):

	Setiembre 2019	Setiembre 2020	Var%
CPI	256,759	260,280	+1,37%



Cuadro 1 Tarifas máximas de los servicios regulados, periodo 2019-2020
(Expresado en USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	Tarifas vigentes (Versión 07)	Tarifas vigentes (Versión 08)
Servicios Estándar a la Nave			
Uso de amarraderos	Metro-eslora/hora	1,271	1,288
Servicio de acceso a las naves	UAB	1,779	1,803
Servicios Estándar a la Carga			
<i>Embarque o Descarga internacional</i>			
Carga fraccionada	Tonelada	13,731	13,919
Carga de cereal a granel	Tonelada	9,256	9,383
Carga de mineral a granel	Tonelada	13,731	13,919
Otras cargas secas a granel	Tonelada	9,256	9,383
Carga de granel líquido	Tonelada	1,830	1,855
Carga rodante	Tonelada	19,220	19,484
Contenedor de 20' lleno	Contenedor	109,840	111,346
Contenedor de 20' vacío	Contenedor	109,840	111,346
Contenedor de 40' lleno	Contenedor	137,310	139,193
Contenedor de 40' vacío	Contenedor	137,310	139,193
Servicios Estándar al Pasajero			
Pasajeros	Pasajero	6,100	6,183
Servicios Especiales con Tarifa			
Servicio de Refrigerado para Contenedores	Contenedor/día	54,920	55,673

Notas:

- La información se refiere a las tarifas máximas para cada tipo de carga, sin considerar los descuentos que el Concesionario está obligado a brindar para los servicios a la carga de mineral a granel, carga de cereal a granel, y otras cargas secas a granel en virtud de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- La información sobre tarifas vigentes se encuentra en el Tarifario (versión 007) disponible en: <https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2020/tarifas/02/Tarifario%20STI%20v.007%20TPMS%20-%2003.02.20.pdf> (último acceso: 4 de mayo de 2021).
- La información sobre tarifas propuestas se encuentra en el Tarifario (versión 008) disponible en: https://www.sti.com.pe/sites/default/files/2020/tarifas/10/Tarifario%20STI%20v.008%20TPMS%20-%2030.10.20_1.pdf (último acceso: 4 de mayo de 2021).

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Precios

54. De acuerdo con la cláusula 1.19.94 del Contrato de Concesión, los precios son las contraprestaciones que el Concesionario cobra, de ser el caso, por la prestación de Servicios Especiales no sujetos a regulación tarifaria y los Servicios No Portuarios (de conformidad con lo establecido en la Cláusula 8.20). Así, el Precio no estará sujeto a regulación económica.

IV.3. Cargos de Acceso

55. El 17 de julio de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2019-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso de SATI, 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 usuarios intermedios para el uso de la facilidad esencial con el fin de prestar los servicios esenciales mencionados.
56. Así, al finalizar el año 2020, se contaban con cuatro (4) contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre SATI y los usuarios intermedios. De este total, se presentan dos (2) empresas que brindan solamente el servicio de remolcaje y dos (2) empresas que



brindan solamente el servicio de practicaaje, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 2 Contratos de acceso vigentes, año 2020 (Montos expresados en USD, sin IGV)				
USUARIO INTERMEDIO	ESTADO	DESDE	HASTA	MONTO
REMOLCAJE				
Inversiones Marítimas CPT Perú S.A.C	Contrato de Acceso	1/04/2020	31/03/2021	112,55
Petrolera Transocánica S.A	Contrato de Acceso	1/04/2020	31/03/2021	112,55
PRACTICAJE				
PSA Marine Perú S.A	Contrato de Acceso	1/04/2020	31/03/2021	0
Practicos Marítimos S.A.C	Contrato de Acceso	1/04/2020	31/03/2021	0

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

57. Como se señaló anteriormente, las inversiones en infraestructura y equipamiento que se llevarán a cabo en el TPMS se encuentran divididas en cinco etapas, además de la construcción de una nueva dársena donde se situará un puesto de atraque multipropósito para atender naves de mayor bordo; no obstante, estas inversiones pueden ser clasificadas tanto en inversiones obligatorias como en inversiones en función a la demanda. Al cierre del año 2020, el compromiso de inversión de SATI se encontró valorizado en USD 270,19 millones (incluyendo IGV)¹⁷.
58. Sobre el particular, las inversiones obligatorias comprenden las etapas 1 y 2, las cuales, para su realización, no se requiere del cumplimiento de alguna condición sobre el nivel de carga movilizada en el terminal. Así, de acuerdo con el apéndice 1 del anexo 9 del Contrato de Concesión, tales inversiones obligatorias serían las siguientes:

Etapas 1

- Dragado inicial con profundidad de 10,5 metros referidos al nivel medio de bajamares de sicigias ordinarias (MLWS).
- Implementación de sistemas informáticos integrales de gestión operativa y administrativa.
- Reparación del Muelle 2.
- Construcción de silos para maíz y trigo.
- Remodelación de accesos al TPMS.
- Nuevas oficinas de operaciones.
- Reemplazo del tanque de agua.
- Cambio del sistema de tuberías de abastecimiento de agua y desagües, de energía eléctrica de emergencia.
- Remodelación del edificio de administración, considerando lo dispuesto por la Cláusula 6.29 y el Anexo 8 del Contrato de Concesión.
- Remodelación de los edificios de Talleres y Seguridad.
- Una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 80 toneladas por movimiento y operar como mínimo 30 toneladas a 40 metros.
- Equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad mínimos propuestos.

¹⁷ Cabe indicar que los montos de inversión señalados son referenciales toda vez que pueden variar en función al presupuesto de obra contenido en los expedientes técnicos correspondientes; asimismo, los montos de inversión pueden modificarse a lo largo de la ejecución de las obras.



Etapa 2

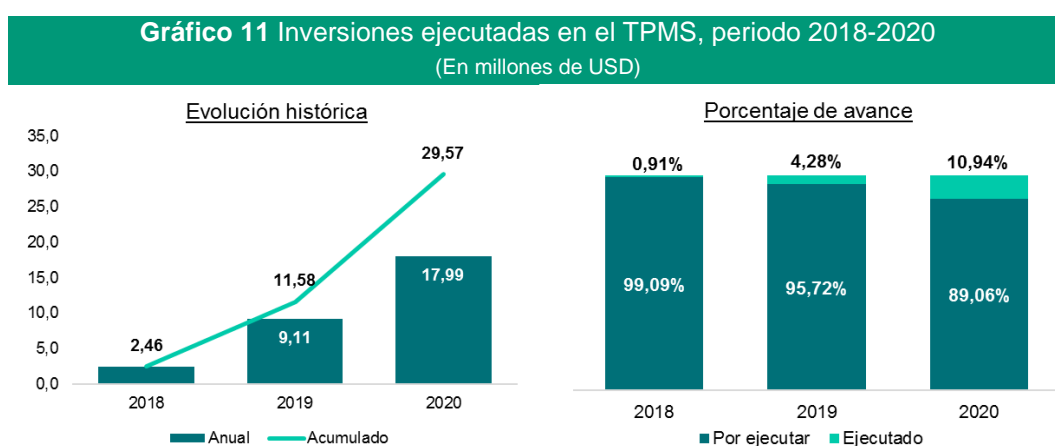
- Reparación de Muelle 1.
 - Ensanche y extensión de Sitio 1A.
 - Construcción de tres almacenes techados, para soya, fertilizantes y concentrado de minerales.
 - Habilitación de 15 000 m² de losas con áreas reservadas para la operación de cada tipo de carga.
 - Construcción de un antepuerto.
 - Una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 80 toneladas por movimiento y operar como mínimo 30 toneladas a 40 metros.
 - Equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad.
59. Adicionalmente, conforme al referido anexo 9, el Concesionario tiene un plazo máximo de sesenta meses contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión para la ejecución de las obras señaladas en las etapas 1 y 2.
60. Por otro lado, con relación a las etapas 3, 4 y 5, y la construcción de la nueva dársena, estas corresponden a inversiones que se encuentran en función del incremento de la demanda. Así, de acuerdo a lo señalado en el apéndice 2 del anexo 9 del Contrato de Concesión, la Etapa 3 consiste en la mecanización de la descarga de granel limpio (trigo, maíz y/u otros distintos a la soya), el cual se gatillará cuando el movimiento de dicho tipo de granel alcance cada año 1,2 millones de toneladas en dos periodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión. Dicha obra debe ser ejecutada en un plazo máximo de 36 meses contados desde la notificación del Regulador al Concesionario que certifique que se activó el gatillo.
61. En cuanto a la Etapa 4, la obra comprende: (i) la ampliación del *gate* de acceso, (ii) incremento de la capacidad de almacenaje, (iii) equipamiento nuevo de muelle y patio necesario para ofrecer los Servicios Estándar, de acuerdo a los Niveles de Servicios y Productividad mínimos propuestos y, (iv) adquisición de una grúa móvil nueva con capacidad para operar como mínimo 120 toneladas por movimiento y alcance de 54 m. El desarrollo de la Etapa 4 estará sujeto a que se alcance, en dos periodos de doce (12) meses consecutivos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión, cualquiera de los siguientes gatillos: 800 mil toneladas de concentrado mineral, o 1,8 millones de toneladas de fertilizante y/o soya. Asimismo, para esta etapa, el plazo máximo de ejecución será de 33 meses computados desde la certificación del gatillo.
62. Entre tanto, la Etapa 5 se gatilla cuando el tráfico de concentrado de minerales alcance durante dos periodos de doce (12) meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de la Concesión, de 1,2 millones de toneladas. Al respecto, la obra consiste en la instalación de equipo especializado para el embarque de concentrados de minerales y un tomador de muestra automático con certificado de calibración. El plazo máximo de ejecución de esta etapa es de 31 meses contados desde que se certifique que el volumen de demanda ha sido alcanzado.
63. Finalmente, respecto a la construcción de la nueva dársena, en el apéndice 2 del anexo 9 del Contrato de Concesión se señala que su ejecución estará sujeta al cumplimiento de cualquiera de los siguientes tres (3) gatillos, dentro de los primeros veinte (20) años de la Concesión: i) 1,8 millones de toneladas de concentrado de minerales, ii) 1,8 millones de toneladas de fertilizante y/o soya, o iii) un factor de ocupación promedio del 65%¹⁸. Esta

¹⁸ Al respecto, el Contrato de Concesión señala que el cumplimiento del gatillo se dará en caso se alcance cada año un factor de ocupación promedio de los muelles del 65% durante dos periodos de doce (12) meses consecutivos o alternos dentro de un periodo de cuatro (4) años. Así, la obligación se generará al alcanzar el requerimiento expuesto por segundo año dentro del periodo, independientemente de que esto ocurra en el año segundo, tercero o cuarto. La metodología de medición de la tasa de ocupación será determinada por la APN considerando el tiempo ocupado versus el tiempo de disponibilidad.



obra cuenta con un plazo máximo de ejecución de 48 meses desde que se certifique el alcance de uno de los gatillos.

64. De acuerdo con la información reportada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, en marzo de 2020 el Concesionario inició la ejecución de obras correspondientes a las etapas 1 y 2; asimismo, en julio de 2020, SATI inició la obra correspondiente al adelanto de las etapas 3 y 4, la cual presenta un avance físico del 2,22% al cierre de diciembre de 2020.
65. Así, durante el año 2020, el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 17,99 millones, monto 97,5% superior a lo registrado en 2019; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD 29,57 millones, representando un porcentaje de avance del 10,94% del compromiso de inversión de SATI, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. Al respecto, considerando que el compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 270,19 millones, al cierre del 2020 se encontró pendiente de ejecución alrededor del 89,06% de dicho compromiso.



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

V.2. Pagos al Estado

66. De acuerdo con la cláusula 8.25 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una retribución como contraprestación por el derecho que se ha otorgado por la explotación del TPMS. Al respecto, el pago por el concepto de retribución asciende al tres por ciento (3%) de los ingresos mensuales que obtenga el Concesionario, a partir del inicio de la explotación hasta la caducidad de la Concesión. Adicionalmente, el Concesionario deberá depositar a favor de PROINVERSION un aporte al FONCEPRI, cuyo importe se obtiene de la aplicación del dos por ciento (2%) a la Retribución a la APN, en su condición de administrador de dicho fondo. En tal sentido, los ingresos mensuales del Concesionario se encuentran afectados al 3,06% por concepto de Retribución (3%) y aporte al FONCEPRI (0,06%).
67. Por su parte, la cláusula 13.17 del Contrato de Concesión señala que el Concesionario está obligado a pagar al Ositrán un aporte por regulación, equivalente al 1% de los ingresos brutos de la Concesión, a partir del inicio de la explotación hasta el término de la Concesión. Al respecto, dicho porcentaje está determinado en el artículo 14 de la Ley N° 26917 y el Reglamento General de Supervisión de OSITRAN.
68. Así, durante el año 2020, SATI realizó pagos al Estado por un total de S/ 3,31 millones, cifra 6,4% superior a lo registrado en el año 2019 (S/ 3,11 millones). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 813 mil por concepto de aportes por regulación, monto 6,3% superior al del 2019, y de S/ 2,49 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 6,4% superior a lo pagado en el 2019, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



Cuadro 3 Pagos al Estado, periodo 2018-2020 (Montos expresados en miles de Soles, sin IGV)			
Concepto	2018	2019	2020
Pago de retribución	108,9	2 341,2	2 492,1
Autoridad Portuaria Nacional - APN	106,7	2 295,3	2 443,3
Aporte a FONCEPRI	2,1	45,9	48,9
Aporte por regulación	35,6	765,1	813,1
Total	144,4	3 106,2	3 305,2

Nota: SATI inició sus operaciones el 23 de octubre de 2018.

Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Accidentes

69. Durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el TPMS ascendió a siete (7), lo cual representó un ligero incremento respecto al año anterior (6 accidentes). Al respecto, dichos accidentes, en su mayoría, tuvieron lugar durante el segundo semestre de 2020, siendo estos principalmente accidentes que tuvieron como consecuencia personas heridas (en total seis), aunque también se produjo un accidente que ocasionó el fallecimiento de una persona.

Cuadro 4 Accidentes reportados en el terminal, año 2020 (Expresado en número de ocurrencias)					
Mes	N° de accidentes	Tipo	Daños personales		Daños materiales
			Heridos	Fallecidos	
Enero	1	B	1	0	0
Febrero	0	-	0	0	0
Marzo	0	-	0	0	0
Abril	0	-	0	0	0
Mayo	0	-	0	0	0
Junio	2	B = 1 / C = 1	1	1	0
Julio	0	-	0	0	0
Agosto	0	-	0	0	0
Setiembre	0	-	0	0	0
Octubre	0	-	0	0	0
Noviembre	3	B	3	0	0
Diciembre	1	B	1	0	0
Acumulado	7		6	1	0

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).

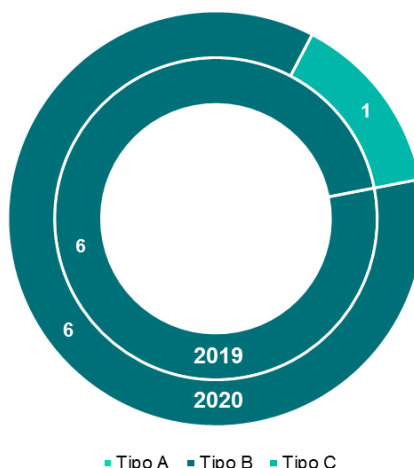
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

70. Entre tanto, en términos de la tipología de los accidentes registrados, durante el año 2020 se observó que el número de accidentes con personas heridas (tipo B) se mantuvo en los niveles registrados en el año 2019, presentando un total de seis (6) personas heridas, tal como se puede observar en el siguiente gráfico. En contraste, el número de accidentes con personas fallecidas (tipo C) se incrementó, pasando de ningún accidente en el 2019 a un (1) accidente en el 2020, registrando como saldo una persona fallecida. Cabe señalar que, para ambos años, SATI no ha reportado ningún accidente con daños materiales (tipo A).



Gráfico 12 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.

VI.2. Reclamos

71. En cuanto al número de reclamos que tuvo el Concesionario, durante el año 2020 se presentaron dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por SATI, tal como se puede observar en el siguiente cuadro. Cabe señalar que, de los dos (2) reclamos presentados, uno (1) fue infundado y uno (1) fue apelado ante el Ositrán.

Mes	N° de reclamos	Materia del reclamo	Estado de resolución
Enero	0	-	-
Febrero	0	-	-
Marzo	0	-	-
Abril	0	-	-
Mayo	0	-	-
Junio	1	Facturación o Cobro	Apelado ante el Ositrán
Julio	0	-	-
Agosto	0	-	-
Setiembre	0	-	-
Octubre	0	-	-
Noviembre	0	-	-
Diciembre	1	Facturación o Cobro	Infundado
Acumulado	2		

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

72. Con relación a la situación financiera de SATI durante el año 2020, los auditores en su informe de dictamen de auditoría a los Estados Financieros del ejercicio 2020 señalaron lo siguiente:

- SATI cuenta con suficiente efectivo y líneas de crédito disponibles para soportar efectos adversos en la operación actual y futura. La empresa ha evaluado e



implementado las medidas necesarias con la finalidad de mitigar los efectos en sus operaciones y en su situación financiera, los cuales vienen ocasionando el brote del COVID-19 a nivel mundial y en Perú.

- No se espera que el COVID-19 afecte de manera significativa el valor de los activos, ni se anticipa deterioro o cambios materiales en los juicios contables que afectan la medición de los activos y pasivos de la empresa.

VII.1. Estado de Resultados Integrales

73. El Estado de Resultados Integrales 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.
74. Al respecto, como se puede observar en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2020 los ingresos por servicios ascendieron a USD 24,0 millones, registrándose un incremento de USD 542 mil (+2,3%) respecto al ejercicio 2019, mientras que, en el caso de los costos de servicios, estos se incrementaron en USD 1,9 millones (+15,1%). Así, como resultado de ello, la utilidad bruta disminuyó en USD 1,3 millones (-11,8%), alcanzando los USD 9,8 millones en el ejercicio 2020, lo cual representó el 41,0% de los ingresos operativos de SATI para dicho año.

Cuadro 6 Estado de Resultados Integrales de SATI, años 2019 y 2020 (Expresado en miles de USD)						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos de contratos con clientes	24 006	23 464	100,0%	100,0%	2,3%	542
Costos de servicios	14 162	12 306	59,0%	52,4%	15,1%	1 856
Utilidad bruta	9 844	11 158	41,0%	47,6%	-11,8%	(1 314)
Gastos operativos	2 809	2 311	11,7%	9,8%	21,5%	498
Otros ingresos	106	44	0,4%	0,2%	140,9%	62
Otros gastos	35	17	0,1%	0,1%	105,9%	18
Utilidad operativa	7 106	8 874	29,6%	37,8%	-19,9%	(1 768)
Ingresos financieros	71	46	0,3%	0,2%	54,3%	25
Gastos financieros	231	143	1,0%	0,6%	61,5%	88
Diferencia de cambio, neta	325	86	1%	0%	277,9%	239
Utilidad antes de impuesto a la renta	6 621	8 691	27,6%	37,0%	-23,8%	(2 070)
Impuesto a la renta	2 131	2 527	9%	11%	-15,7%	(396)
Utilidad (pérdida) neta del ejercicio	4 490	6 164	19%	26%	-27,2%	(1 674)

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

75. Con relación a los ingresos operativos, en el año 2020 los ingresos por servicio a la carga ascendieron a USD 13,3 millones, representando el 55,4% de los ingresos totales, esto es, el rubro de ingresos con mayor participación sobre los ingresos totales de la empresa. Nótese que dicha situación también fue observada en el ejercicio 2019, en donde los ingresos por dicho concepto ascendieron a USD 12,8 millones, representando el 54,5% de los ingresos totales, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 7 Ingresos operativos de SATI, años 2019 y 2020 (Expresado en miles de USD)						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Servicio a la carga	13 298	12 791	55,4%	54,5%	4,0%	507
Servicios a la nave	7 975	8 699	33,2%	37,1%	-8,3%	(724)
Cabotaje	572	669	2,4%	2,9%	-14,5%	(97)
Pasajeros	164	218	0,7%	0,9%	-24,8%	(54)
Otros ingresos	1 997	1 087	8,3%	4,6%	83,7%	910
Total	24 006	23 464	100,0%	100,0%	2,3%	542

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



76. Entre tanto, los ingresos por servicios a la nave en el ejercicio 2020 ascendieron a alrededor de USD 8,0 millones, representando el 33,2% de los ingresos totales, mientras que, en el ejercicio 2019, estos ascendieron a USD 8,7 millones, representando el 37,1% de los ingresos totales. Asimismo, respecto a los ingresos por cabotaje, pasajeros y otros ingresos, estos ascendieron a USD 2,7 millones, representando en conjunto el 11,4% de los ingresos totales.
77. Por otro lado, respecto a los costos de operación y mantenimiento de la concesión, como se puede observar en el siguiente cuadro, en el 2020 los costos de los servicios prestados por terceros ascendieron a USD 8,0 millones, presentando la mayor representación respecto a los costos de operación y mantenimiento totales con un 56,2%. Nótese que además que dicho rubro presentó una reducción respecto al ejercicio 2019 de alrededor de USD 1,0 millones (-11,6%).

Cuadro 8 Costos de operación de SATI, años 2019 y 2020 (Expresado en miles de USD)						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Servicios prestados por terceros	7 962	9 006	56,2%	73,2%	-11,6%	(1 044)
Amortización	2 383	654	16,8%	5,3%	264,4%	1 729
Gastos de personal	1 772	1 380	12,5%	11,2%	28,4%	392
Retribuciones y aporte	980	956	6,9%	7,8%	2,5%	24
Cargas diversas de gestión	527	258	3,7%	2,1%	104,3%	269
Depreciación de activos por derecho de uso	437	-	3,1%	0,0%	-	437
Depreciación	100	51	0,7%	0,4%	96,1%	49
Provisión por deterioro de inventarios	1	1	0,0%	0,0%	0,0%	-
Total	14 162	12 306	100,0%	100,0%	15,1%	1 856

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. Por su parte, los gastos de amortización en el ejercicio 2020 ascendieron a USD 2,4 millones, ocupando el segundo lugar en participación sobre los costos de operación y mantenimiento totales (16,8%), mientras que los gastos de personal ascendieron a USD 1,8 millones y ocupan el tercer lugar en participación sobre los costos de operación y mantenimiento totales, con un 12,5%. Cabe señalar que, las cuentas de retribuciones y aportes, cargas diversas de gestión, depreciación y provisión por deterioro de inventarios, ascendieron en conjunto a USD 2,0 millones, representando el 14,4% de participación sobre los costos de operación y mantenimiento totales.
79. En lo que respecta a los gastos operativos de la empresa, en el 2020 estos ascendieron a USD 2,8 millones, significando un incremento de USD 0,5 millones (+21,5%) con relación al ejercicio 2019. Al respecto, en el siguiente cuadro se observan las partidas que conforman gastos operativos para los años 2019 y 2020.

Cuadro 9 Gastos operativos de SATI, años 2019 y 2020 (Expresado en miles de USD)						
	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Gastos de personal	1 682	1 268	59,9%	54,9%	32,6%	414
Servicios prestados por terceros	882	842	31,4%	36,4%	4,8%	40
Retribuciones y aportes	103	88	3,7%	3,8%	17,0%	15
Cargas diversas de gestión	78	76	2,8%	3,3%	2,6%	2
Depreciación	24	19	0,9%	0,8%	26,3%	5
Amortización	25	18	0,9%	0,8%	38,9%	7
Estimación de deterioro de cuentas por cobrar	15	-	0,5%	0,0%	-	15
Total	2 809	2 311	100,0%	100,0%	21,5%	498

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Salaverry Terminal Internacional S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

80. Como se puede apreciar, la principal partida que integra los gastos operativos es la de gastos de personal, la cual en el 2020 ascendió a USD 1,7 millones, representando el 59,9% del total de gastos de personal. Nótese que, al comparar dichos montos con lo



observado en el ejercicio 2019, se observa un incremento de USD 414 mil (+32,6%). Entre tanto, la partida de servicios prestados por terceros, la cual en el ejercicio 2020 ascendió a USD 882 mil, ocupa el segundo lugar con el 31,4% de los gastos operativos totales. Asimismo, las partidas de retribuciones y aportes, cartas diversas de gestión, depreciación, amortización y estimación de deterioro de cuentas por cobrar, ascendieron en conjunto a USD 245 mil, representando el 8,7% de participación sobre los gastos operativos totales; nótese que, respecto al ejercicio 2019, dichos conceptos significaron un incremento de USD 498 mil (+21,9%).

81. Finalmente, en el 2020 los ingresos financieros se incrementaron en USD 25 mil (+54,3%) respecto al ejercicio 2019, mientras que los gastos financieros se incrementaron en USD 88 mil (+61,5%), lo cual presentó un impacto sobre la utilidad operativa. Con ello, en el ejercicio 2020, la empresa presentó una utilidad neta de USD 4,5 millones, que representó una disminución de USD 1,7 millones (-27,2%) respecto a la utilidad neta del ejercicio 2019.
82. Por tanto, de la información analizada, es posible afirmar que en el 2020 la empresa obtuvo una utilidad neta de USD 4,5 millones, significando un desempeño menor al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de USD 6,2 millones), debido principalmente a que los costos de servicios y gastos operativos se incrementaron en una proporción mayor al incremento de los ingresos operativos, con lo cual la utilidad neta registra una disminución de USD 1,7 millones (-27,2%).

VII.2. Estado de Situación Financiera

83. 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. Sobre el particular, en los siguientes cuadros se muestran el Estado de Situación Financiera de SATI al 31 de diciembre de los ejercicios 2020 y 2019, así como también el análisis horizontal y vertical respectivo.

Cuadro 10 Estado de Situación Financiera de SATI, años 2019 y 2020					
(Expresado en miles de USD)					
ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	29 219	37 849	PASIVO CORRIENTE	22 000	3 767
Efectivo y equivalentes de efectivo	21 597	33 055	Obligaciones financieras a corto plazo	2 897	-
Cuentas por cobrar comerciales, neto	1 099	621	Cuentas por pagar comerciales	633	515
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	636	255	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	2 982	1 109
Otros activos financieros	5 726	3 699	Otras cuentas por pagar	14 909	2 143
Gastos pagados por anticipado	75	212	Pasivos por arrendamientos	579	-
Inventarios, neto	86	7			
ACTIVO NO CORRIENTE	96 277	21 271	PASIVO NO CORRIENTE	80 091	36 338
Otros activos financieros	2 297	-	Obligaciones financieras a largo plazo	43 037	-
Gastos pagados por anticipado	-	523	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	35 000	35 000
Instalaciones, maquinaria y equipo diversos	765	628	Pasivos por arrendamientos	41	-
Activo por derecho de uso, neto	516	0	Instrumentos financieros derivados	141	-
Activos intangibles, neto	92 699	20 120	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	1 872	1 338
			TOTAL PASIVO	102 091	40 105
			PATRIMONIO NETO	23 405	19 015
			Capital	12 910	12 910
			Reserva legal	616	-
			Resultados acumulados	9 979	6 105
			Otras reservas del patrimonio	-100	-
TOTAL ACTIVO	125 496	59 120	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	125 496	59 120

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Cuadro 11 Estado de Situación Financiera de SATI, años 2019 y 2020
(Expresado en porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	23,3%	64,0%	-22,8%	PASIVO CORRIENTE	17,5%	6,4%	484,0%
Efectivo y equivalentes de efectivo	17,2%	55,9%	-34,7%	Obligaciones financieras a corto plazo	2,3%	0,0%	-
Cuentas por cobrar comerciales, neto	0,9%	1,1%	77,0%	Cuentas por pagar comerciales	0,5%	0,9%	22,9%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	0,5%	0,4%	149,4%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	2,4%	1,9%	168,9%
Otros activos financieros	4,6%	6,3%	54,8%	Otras cuentas por pagar	11,9%	3,6%	595,7%
Gastos pagados por anticipado	0,1%	0,4%	-64,6%	Pasivos por arrendamientos	0,5%	0,0%	-
Inventarios, neto	0,1%	0,0%	1128,6%				
ACTIVO NO CORRIENTE	76,7%	36,0%	352,6%	PASIVO NO CORRIENTE	63,8%	61,5%	120,4%
Otros activos financieros	1,8%	0,0%	-	Obligaciones financieras a largo plazo	34,3%	0,0%	-
Gastos pagados por anticipado	0,0%	0,9%	-100,0%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	27,9%	59,2%	0,0%
Instalaciones, maquinaria y equipo diversos	0,6%	1,1%	21,8%	Pasivos por arrendamientos	0,0%	0,0%	-
Activo por derecho de uso, neto	0,4%	0,0%	-	Instrumentos financieros derivados	0,1%	0,0%	-
Activos intangibles, neto	73,9%	34,0%	360,7%	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	1,5%	2,3%	39,9%
				TOTAL PASIVO	81,4%	67,8%	154,6%
				PATRIMONIO NETO	18,6%	32,2%	23,1%
				Capital	10,3%	21,8%	0,0%
				Reserva legal	0,5%	0,0%	-
				Resultados acumulados	8,0%	10,3%	63,5%
				Otras reservas del patrimonio	-0,1%	0,0%	-
TOTAL ACTIVO	100%	100%	112,3%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	112,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2020 – Salaverry Terminal Internacional S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Con relación a la evolución de las cuentas, se observa que el Concesionario ha incrementado el valor de sus activos totales por un monto de USD 66,4 millones entre 2019 y 2020, pasando de USD 59,1 millones a USD 125,5 millones. Al respecto, el incremento indicado se explica principalmente por el incremento USD 75,0 millones en el activo no corriente (+353%), debido principalmente a un incremento del activo intangible de USD 72,6 millones (+361%). Por su parte, el activo corriente disminuyó en USD 8,6 millones (-23%), principalmente debido una disminución en USD 11,5 millones (-35%) de la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo.
85. Por otro lado, en lo que respecta a los pasivos de la empresa en el ejercicio 2020, estos ascendieron a USD 102,1 millones, de los cuales los pasivos corrientes ascendieron a USD 22 millones, representando un aumento de USD 18,2 millones respecto al ejercicio 2019, principalmente explicado por: i) un aumento de USD 12,8 millones en las otras cuentas por pagar, ii) un aumento de USD 2,9 millones de las obligaciones financieras a corto plazo y iii) un aumento de USD 1,9 millones de las cuentas por pagar a entidades relacionadas. Por su parte, el pasivo no corriente ascendió a USD 80,1 millones como consecuencia, principalmente, de un incremento de USD 43,0 millones en las obligaciones financieras de largo plazo.
86. Asimismo, en el caso del patrimonio de la concesión, este asciende a 23,4 millones en el ejercicio 2020, representando un incremento de USD 4,3 millones (+23%) respecto al ejercicio 2019, debido principalmente al aumento de la cuenta resultados acumulados en USD 3,9 millones y al aumento de la reserva legal en USD 616 mil.
87. Así, de la información analizada, es posible afirmar que, respecto al Estado de Situación Financiera, la empresa ha modificado sustancialmente su estructura de financiamiento, puesto que ha incorporado obligaciones financieras por USD 46 millones. Al respecto, dichos fondos han contribuido a financiar las inversiones ejecutadas durante el ejercicio 2020.

VII.3. Ratios financieros

Análisis de ratios de liquidez

88. Respecto a la liquidez de SATI, como se puede apreciar en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2020 se presentaron ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios



de liquidez clásica¹⁹ y prueba ácida²⁰, mientras que en el caso del ratio de liquidez absoluta²¹, su valor fue muy cercano a uno, reflejando en los tres casos que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente). En contraste, en el ejercicio 2019 los indicadores ratios representaron valores muy superiores a 1,00, denotando que en dicho ejercicio los activos de corto plazo fueron insuficientes para respaldar las obligaciones de corto plazo.

Cuadro 12 Ratios de liquidez, años 2019 y 2020		
Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	1,33	10,05
Prueba ácida	1,32	9,99
Liquidez absoluta	0,98	8,77

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. Sobre el particular, como se puede apreciar en el cuadro, en el ejercicio 2020 los ratios indicados han disminuido en gran medida respecto al ejercicio 2019; así el ratio de liquidez clásica pasó de 10,0 a 1,33, por lo que, de esta forma, en el ejercicio 2020 por cada dólar de pasivo corriente existen USD 1,33 de activo corriente como respaldo de pago. Del mismo modo, el ratio de prueba ácida pasó de 9,99 a 1,32 y el ratio de liquidez absoluta disminuyó de 8,77 a 0,98, lo cual se debe, principalmente, a una disminución significativa del activo corriente (disminución del nivel de efectivo y equivalentes de efectivo) y a un aumento significativo del pasivo corriente (aumento significativo de las otras cuentas por pagar).

Análisis de ratios de endeudamiento financiero

90. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento de SATI (Deuda – Patrimonio²², Endeudamiento del Activo²³, e Índice de Solvencia²⁴) permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro.

Cuadro 13 Ratios de endeudamiento, años 2019 y 2020		
Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	4,4	2,1
Endeudamiento del Activo	81,4%	67,8%
Calidad de la Deuda	21,5%	9,4%
Índice de Solvencia	1,2	1,5

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

91. Sobre el particular, el ratio Deuda – Patrimonio muestra que, para el ejercicio 2020, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 4,4 de deuda, mientras que, en el ejercicio 2019, se aprecia que dicho ratio fue de 2,1, es decir, por cada dólar de patrimonio corresponde USD 2,1 de deuda, denotando con ello un aumento en la relación de recursos de terceros versus recursos propios para el año 2020.
92. Por su parte, el ratio Endeudamiento del Activo también presentó un aumento en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019; así, el activo total en el ejercicio 2020 fue financiado en un 81,4% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2019 el valor de

¹⁹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²⁰ Calculado como (Activo Corriente – Gastos Contratados por Anticipado).

²¹ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

²² Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²³ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

²⁴ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.



este ratio fue de 67,8%, denotando un aumento del financiamiento de terceros en la estructura de financiamiento del activo total.

93. Entre tanto, del análisis del estado de situación financiera y del ratio de Calidad de la Deuda²⁵ se evidencia un aumento del pasivo corriente respecto al pasivo total en el ejercicio 2020 con relación al ejercicio 2019. Sobre el particular, el ratio de Calidad de la Deuda muestra que, para el ejercicio 2020, el 21,5% del pasivo total fue representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), siendo este indicador es de 9,4% en el ejercicio 2019, lo cual reflejaría que la empresa habría aumentado sustancialmente su endeudamiento de corto plazo, yendo ello de mano con la disminución de los ratios de liquidez para el 2020.
94. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que, por cada dólar de Pasivo Total, corresponde USD 1,2 de activo total; así, cuanto más alto este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa. Al respecto, para el ejercicio 2019 este indicador es de 1,2, con lo cual se concluye que, en el ejercicio 2020, la empresa aumentó su nivel de endeudamiento al aumentar la relación de activo total sobre pasivo total.

Análisis de ratios de rentabilidad

95. Respecto a los ratios de rentabilidad de SATI, estos miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Como se puede apreciar en el siguiente cuadro, el margen bruto²⁶ de la empresa disminuyó para el 2020, puesto que su valor asciende a 41,0%, mientras que en el ejercicio 2019 fue de 47,6%. Entre tanto, respecto al margen operativo²⁷, se observa que este disminuye al pasar de 37,8% en 2019 a 29,6% en 2020. Cabe señalar que estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos operativos ha sido de manera proporcional menor al incremento de los costos y gastos operativos.

Cuadro 14 Ratios de rentabilidad, años 2019 y 2020

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	41,0%	47,6%
Margen Operativo	29,6%	37,8%
Margen Neto	18,7%	26,3%
Margen EBITDA	42,0%	41,0%
ROE	19,2%	32,4%
ROA	3,6%	10,4%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. De igual forma, el margen neto²⁸ de la empresa presenta una disminución, pasando de 26,3% en 2019 a 18,7% en 2020, lo cual indicaría que, por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias, se obtiene alrededor de USD 18,7 de utilidad neta. Cabe señalar que en el 2019, por cada USD 100 de ingresos, le correspondió cerca de USD 26,3 de utilidad, lo significa una reducción del indicador del 2020 respecto al ejercicio 2019, principalmente por una disminución sustancial de la utilidad operativa.
97. En cuanto al margen EBITDA²⁹, la cual es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos en actividades ordinarias, en el ejercicio 2020 se obtuvo un valor de 42,0%, mientras que en el ejercicio 2019 fue de 41,0%, lo que

²⁵ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁶ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

²⁷ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

²⁸ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

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



significó un aumento que se explicaría principalmente por el incremento significativo de la depreciación y amortización en comparación con el ejercicio 2019.

98. Asimismo, el indicador ROE³⁰, que permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, registró una disminución en el año 2020 respecto al ejercicio 2019, puesto que en el 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo un total de USD 19,2 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2019 por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo una utilidad neta de USD 32,4. Cabe señalar que la disminución de este indicador se debe a la disminución de la utilidad neta.
99. Del mismo modo, el indicador ROA³¹, el cual mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, también presenta una disminución, siendo que en el 2019 resultó en 10,4% y en el 2020 en 3,6%, lo cual es resultado de la reducción de la utilidad neta y el aumento significativo del activo total.

VIII. CONCLUSIONES

100. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Terminal Portuario Multipropósito Salaverry para el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:
- i. 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 del TPMS, durante el año 2020 el terminal atendió un total de 178 naves, lo cual se traduce en una reducción del 19,8% respecto del año 2019, y movilizó alrededor de 2,61 millones de toneladas de carga, significando una contracción del 7,35% respecto de lo registrado en el año 2019.
 - ii. Durante el año 2020, del total de carga movilizada, el 97,2% corresponde a carga sólida a granel, seguida, en menor medida, por la carga fraccionada (1,9%) y la carga líquida a granel (0,8%). No obstante, a diferencia del año anterior, durante el 2020 no se movilizó carga contenedorizada por el TPMS. Asimismo, se observó que la empresa ADM Andina Perú S.R.L. fue el principal cliente de SATI habiendo tenido a su cargo el 15,8% de la carga movilizada en el terminal, seguido por las empresas Seaboard Overseas Perú S.A. y Cementos Pacasmayo S.A.A., quienes tuvieron a su cargo el 11,2% y 10,5% de la carga movilizada.
 - iii. Respecto al régimen tarifario, dado que aún se encontraban en ejecución las obras correspondientes a la Etapa 1 y 2, durante el año 2020, el ajuste anual de tarifas de los servicios regulados en el TPMS para el periodo comprendido entre el 30 de octubre de 2020 y el 29 de octubre de 2021 se realizó únicamente en función a la inflación (*RPI*) de los últimos doce meses disponibles, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión. Así, considerando ello, la variación máxima permitida para las tarifas de los servicios regulados fue de +1,37%.
 - iv. Por otro lado, respecto al régimen de acceso, al finalizar el año 2020, se contaban con cuatro contratos de acceso vigentes, correspondientes a los servicios esenciales de practicaje y remolcaje, cuyos cargos de acceso ascendieron a USD 0,0 y USD 112,55, respectivamente, como resultado de la negociación directa entre SATI y los usuarios intermedios.
 - v. Respecto a las inversiones en el TPMS, durante el año 2020 el Concesionario ejecutó inversiones por un valor de USD 17,99 millones, monto 97,5% superior a lo registrado en 2019; con ello, la inversión acumulada desde el inicio de la concesión asciende a USD

³⁰ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

³¹ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



29,57 millones, representando un porcentaje de avance del 10,94% del compromiso de inversión de SATI.

- vi. Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, durante el año 2020, SATI realizó pagos al Estado por un total de S/ 3,31 millones, cifra 6,4% superior a lo registrado en el año 2019 (S/ 3,11 millones). Sobre el particular, dicho monto se compuso de S/ 813 mil por concepto de aportes por regulación, monto 6,3% superior al del 2019, y de S/ 2,49 millones por concepto de retribución a la APN y FONCEPRI, monto 6,4% superior a lo pagado en el 2019.
- vii. En cuanto al desempeño operativo, durante el año 2020, el número de accidentes reportados en el terminal ascendió a siete (7), lo cual representó un incremento respecto al año anterior (6 accidentes). Cabe indicar que, de dicho total, en su mayoría correspondieron a accidentes con daños personales (heridos). Asimismo, se presentaron dos (2) reclamos, ambos relacionados a temas de facturación/cobro por los servicios prestados por SATI.
- viii. Respecto a los resultados financieros de SATI, en el año 2020 los ingresos por servicios ascendieron a USD 24,0 millones, registrándose un incremento de USD 542 mil (+2,3%) respecto al ejercicio 2019, mientras que los costos de servicios se incrementaron en USD 1,9 millones (+15,1%). Así, como resultado de ello, la utilidad bruta disminuyó en USD 1,3 millones (-11,8%), alcanzando los USD 9,8 millones en el ejercicio 2020, lo cual representó el 41,0% de los ingresos operativos de SATI para dicho año. Por otro lado, luego de considerar los gastos administrativos y financieros netos, al cierre del 2020 la empresa registró una utilidad neta de USD 4,5 millones, significando un desempeño menor al obtenido en el ejercicio anterior (utilidad neta de USD 6,2 millones).
- ix. Asimismo, respecto al Estado de Situación Financiera, la empresa ha modificado sustancialmente su estructura de financiamiento, puesto que ha incorporado obligaciones financieras por USD 46 millones, las cuales han contribuido a financiar las inversiones ejecutadas durante el ejercicio 2020.
- x. Finalmente, en el ejercicio 2020 SATI presentó una reducción en sus indicadores de liquidez, reflejando que la empresa dispone de recursos suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo (pasivo corriente), lo cual va de la mano con sus indicadores de endeudamiento, los cuales muestran que, en el 2020, el nivel de apalancamiento de la empresa aumentado. Por su parte, en cuanto a los indicadores de rentabilidad, el margen neto de la empresa presenta una disminución, pasando de 26,3% en 2019 a 18,7% en 2020, lo cual indicaría que, por cada USD 100 de ingresos en actividades ordinarias, se obtiene alrededor de USD 18,7 de utilidad neta, en tanto que el indicador ROE registró una disminución en el año 2020 respecto al ejercicio 2019, mostrando que en el 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtuvo un total de USD 19,2 de utilidad neta.



ANEXOS

ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A. Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry			
Nº	Tema	Contenido	Referencia
1	Infraestructura	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	Contrato de Concesión
2	Fecha de suscripción	1 de octubre de 2018	Contrato de Concesión
3	Plazo de concesión	30 años	Cláusula 4.1. (p. 44)
4	Factor de competencia	<ul style="list-style-type: none">▪ <u>Primer factor de competencia:</u> Mayor descuento de tarifas.▪ <u>Segundo factor de competencia:</u> Inversiones Complementarias (IC). No se llegó a competir bajo este factor▪ En caso de empate en la IC, los postores presentarán una oferta adicional de Inversiones Complementarias Adicionales (ICA) que se sumará a la IC. No se llegó a competir bajo este mecanismo de desempate.	Bases del Concurso
5	Modalidad	Autofinanciada	Cláusula 2.9. (p. 33)
6	Tipo de contrato	DBFOT (Diseño, financiamiento, construcción, operación y transferencia)	Cláusula 1.19.36 (p. 17)
7	Capital mínimo	USD 31 622 340,00	Cláusula 3.3., inciso a) (p. 40)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ El Concesionario entregará al Concedente una <u>Garantía del Fiel Cumplimiento del Contrato</u> de acuerdo con lo siguiente:<ul style="list-style-type: none">- Desde la fecha de cierre, hasta 12 meses posteriores a la caducidad de la concesión: Una carta fianza por un monto de USD 10 215 428,57.- Antes del inicio de la ejecución de cada una de las Etapas de las inversiones en Función a la Demanda, el concesionario deberá aumentar el monto de la Garantía de Fiel Cumplimiento en 10%.- En caso el Concesionario se encuentre obligado a ejecutar Inversiones Complementarias producto del concurso, deberá incrementar el monto de la garantía desde la Fecha de Cierre en 20% del monto de las Inversiones Complementarias ofrecidas.	Cláusula 9.2.1. (p. 96)
9	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 única del Concesionario respecto de los mismos. En ningún caso, la referida garantía constituirá una garantía financiera ni importará desembolso de recursos públicos ni la obtención de resultados.	Cláusula 9.1. (p. 95)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
10	Garantías a favor de los Acreedores Permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El concesionario, previa conformidad de PROINVERSION, con opinión técnica del Regulador y del Concedente, y siempre que las Leyes y Disposiciones Aplicables lo permitan siguiendo el procedimiento establecido, podrá otorgar garantías a favor de los Acreedores Permitidos, para garantizar el Endeudamiento Garantizado Permitido, sobre lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - El derecho de Concesión. - Los ingresos de libre disponibilidad del concesionario conforme al contrato de concesión, luego de deducido cualquier tributo o importe comprometido para entidades estatales. - Las acciones o participaciones del Concesionario. 	Cláusula 9.3. (p. 98)
11	Compromiso de inversión	<p>Inversión referencial (sin IGV):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inversiones Obligatorias Etapa 1: USD 34 963 911,81 Etapa 2: USD 67 190 373,91 - Inversiones en Función Demanda Etapa 3: USD 19 138 886,28 Etapa 4: USD 17 481 794,07 Etapa 5: USD 29 247 953,69 Nueva dársena: USD 60 948 889,67 Total: USD 228 971 809,42 <p>Este monto referencial sólo es aplicable a lo expresamente previsto en el Contrato de Concesión, por lo que la diferencia entre los montos consignados y lo que el Concesionario efectivamente gaste, por variaciones de precios u otros, para ejecutar las inversiones, es a su cuenta y riesgo.</p>	Cláusula 1.19.73 (p. 23)
12	Obras a ejecutar	<ul style="list-style-type: none"> - Obras obligatorias: <i>Etapa 1 y Etapa 2:</i> de acuerdo con lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 del Contrato de Concesión. - Obras en función a la demanda <i>Etapa 3:</i> Se gatilla cuando el movimiento de granel limpio alcance cada año 1,2 millones TM en dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión. <i>Etapa 4:</i> Sujeto a que se alcance, en dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión cualquiera de los siguientes gatillos: 800 mil TM de concentrado de mineral o 1,8 millones TM de fertilizantes y/o soya. <i>Etapa 5:</i> Se gatilla cuando el tráfico de concentrado de mineral alcance durante dos períodos de 12 meses consecutivos, dentro de los primeros 20 años de concesión 1,2 millones TM. <i>Nueva dársena:</i> Su ejecución está sujeta al cumplimiento de los siguientes 3 gatillos durante los primeros 20 años de concesión: 1,8 millones TM de concentrado mineral, fertilizante y/o soya y el factor de ocupación promedio de los muelles del 65%. 	Anexo 9 - Apéndice 2 (p. 195-198)
13	Cierre financiero	El concesionario deberá haber acreditado ante el concedente en un plazo máximo de 6 meses de aprobado el Expediente Técnico que corresponda, que cuenta con el financiamiento para ejecutarlo.	Cláusula 6.31 (p. 71)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
14	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje: <ul style="list-style-type: none"> - De conciencia. - De derecho: i) Arbitrajes internacionales para controversias superiores a USD 30 000 000,00 y ii) Arbitrajes nacionales para controversias iguales o menores a USD 30 000 000,00. ▪ Reglas Procedimentales Comunes. 	Cláusula 15.12-15.14. (p. 144-149)
15	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penalidades establecidas para las siguientes secciones del contrato: <ul style="list-style-type: none"> - Eventos a la Fecha de cierre (entre 0,8 y 400 UIT) - Régimen de bienes (entre 0,8 y 80 UIT) - De la obra (entre 0,8 y 80 UIT) - Conservación de la Concesión (entre 0,8 y 10 UIT) - Explotación de la Concesión (entre 0,5 y 50 UIT) - Garantías (entre 3,2 y 80 UIT) - Régimen de Seguros: (entre 0,8 UIT y 10% del monto del siniestro) - Consideraciones Generales Socio Ambientales (0,8 UIT para todos los casos) - Competencias administrativas (8 UIT) - Penalidades referidas al Anexo 3 Niveles de Servicios y Productividad (Entre 2% UIT y 30 UIT) - Penalidades referidas a Régimen Económico (400 UIT en todos los casos) 	Anexo 17 (p. 222-231)
16	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sólo se declara por la ocurrencia de alguna(s) de las siguientes causales: <ul style="list-style-type: none"> - Término por Vencimiento del Plazo. - Término por Mutuo Acuerdo. - Término por incumplimiento del Concesionario. - Término por incumplimiento del Concedente. - Término por decisión unilateral del Concedente. - Término por Fuerza mayor o caso fortuito. 	Sección XIV. Cláusula 14.1. (p. 128-132)
17	Equilibrio económico - financiero	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Se estipula un mecanismo de Restablecimiento del Equilibrio Económico-financiero en el caso que la Concesión se vea afectada, exclusiva y explícitamente debido a cambios en las Leyes y Disposiciones Aplicables en la medida que tenga exclusiva relación a aspectos económicos financieros vinculados a la variación de Ingresos o costos del Concesionario. ▪ El regulador establecerá la magnitud del desequilibrio en función a la diferencia entre: <ol style="list-style-type: none"> a) Los resultados antes de impuestos, relacionados específicamente a la prestación del Servicio Estándar y reconocidos por el Concedente y/o el Regulador; y b) El recálculo de los resultados antes de impuestos, relacionados a la prestación del Servicio Estándar aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación de las Leyes y Disposiciones Aplicables. 	Cláusula 8.26. (p. 92)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Si el porcentaje del desequilibrio, en valor absoluto, supera el 10%, se procederá a restablecerlo otorgando una compensación, conforme lo detallado en la Cláusula 8.26 del Contrato de Concesión. 	
18	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguro sobre los Bienes de la concesión. ▪ Seguros Personales para Trabajadores. ▪ Seguros contra todo Riesgo de Construcción y Montaje. ▪ Seguros de Todo Riesgo de Obra Civil Terminadas o Seguro de Propiedad Todo Riesgo. ▪ Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra Contractual, Patronal. 	Cláusula 10.6. (p. 105)
19	Inicio de la explotación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A la Toma de Posesión se dará inicio de la Explotación de los bienes existentes en el TPMS. Posteriormente, una vez suscrita el Acta de Recepción de la Obra que corresponda se dará inicio a la Explotación de la Etapa ejecutada. ▪ La explotación solo podrá iniciarse si el concesionario ha cumplido con contratar y mantener la vigencia de la Garantía de Fiel Cumplimiento, las pólizas de seguros y ha cumplido con las demás obligaciones que dispongan las Leyes y Disposiciones Aplicables. ▪ La fecha de inicio de Explotación de la Obra se computará a partir que las APN otorgue su conformidad. 	Cláusula 8.15.-8.17. (p. 82-83)
20	Niveles de servicio y productividad	<p>A partir de la toma de posesión y por 6 meses no se medirán niveles de servicio y productividad, al encontrarse la concesión en período de adecuación.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niveles de Indicadores de Servicio para Nave: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tiempo para inicio de operaciones comerciales de la nave</u>: no más de 30 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 45 minutos por cada operación individual. - <u>Tiempo para desatraque de la nave</u>: no más de 30 minutos de tolerancia promedio trimestral, y no mayor a 45 minutos por cada operación individual. ▪ Niveles de Indicadores de Servicio para la Atención a los Usuarios: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Tiempo de recepción de la carga</u>: no deberá exceder de 40 minutos y no más de 30 minutos de tolerancia como por promedio trimestral. - <u>Tiempo de entrega de la carga</u>: no deberá exceder de 40 minutos por cada operación individual, y no más de 30 minutos de tolerancia como promedio trimestral. ▪ Niveles de los indicadores de Servicio a la Carga: El rendimiento promedio trimestral de embarque o descarga de todos los amarraderos está en función al tipo de carga conforme se establece en el numeral 1.3. del Anexo 3 del contrato de concesión. ▪ Niveles de Servicio del Terminal: A partir de transcurrido los 12 meses de la Toma de Posesión el TPMS deberá contar con una profundidad de hasta - 10.5 metros referido al nivel medio de bajamares de 	Anexo 3 (p. 163-167)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		sicigias ordinarias Los niveles de servicio y productividad variarán en función a la ejecución de cada etapa correspondiente, de acuerdo con el numeral 2 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.	
21	Revisión y reajustes tarifarios	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A partir del quinto año contado desde el inicio de la explotación de la totalidad de la obra correspondiente a las Etapas 1 y 2, el Regulador realizará la primera revisión de la Tarifas, aplicando el mecanismo regulatorio conocido como "RPI-X", establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN, tanto para los Servicios Estándar como para los Servicios Especiales con Tarifa. ▪ Adicionalmente, cada año, contado desde el inicio de la explotación de la concesión se realizará la actualización tarifaria anual correspondiente en función al RPI de los últimos 12 meses disponibles. ▪ Las reglas y procedimientos complementarios aplicables a la revisión tarifaria se regularán por el Reglamento de Tarifas de OSITRAN. 	Cláusula 8.24. (p. 90)
22	Tarifas	<p>Las tarifas vigentes desde el inicio de la explotación de la Concesión son:</p> <p>SERVICIOS ESTÁNDAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Servicios a la Nave:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Uso de amarradero por metro-eslora por hora: USD 1,25 - Servicio de acceso a las naves*: USD 1,75 ▪ <u>Servicios a la carga**:</u> <p>Servicio de embarque o descarga internacional</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carga fraccionada (por TM): USD 13,50 - Carga de cereal a granel (por TM): USD 9,10 - Carga de mineral a granel (por TM): USD 13,50 - Otras cargas secas a granel (por TM): USD 9,10 - Carga de granel líquido (por TM): USD 1,80 - Carga rodante (por TM): USD 18,90 - Contenedor de 20' lleno: USD 108,00 - Contenedor de 20' vacío: USD 108,00 - Contenedor de 40' lleno: USD 135,00 - Contenedor de 40' vacío: USD 135,00 - Servicio de embarque o descarga de cabotaje: 0,7*tarifa de embarque/descarga internacional. ▪ <u>Servicios al pasajero:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Pasajeros (por pasajero): USD 6,00 ▪ <u>SERVICIOS ESPECIALES:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Servicios a la carga:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Servicio especial de refrigerado para contenedores: USD 54,00 <p>* El concesionario no podrá cobrar la tarifa hasta que se cuente con la profundidad operativa a -10,5 metros referido al nivel medio de bajamares de sicigias</p>	Anexo 5 (p. 170-173)



**Concesionario: Salaverry Terminal Internacional S.A.
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry**

Nº	Tema	Contenido	Referencia
		ordinarias. ** En el caso de los Servicios Estándar a los concentrados de mineral a granel y otras cargas a granel, se aplican descuentos del 56,67% y 50,54% respecto de las tarifas máximas por el plazo de 30 y 24 meses, respectivamente. Dichos descuentos se aplicarán conforme las condiciones de prestación del servicio establecidas en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.	
23	Retribución al Estado	<ul style="list-style-type: none">El concesionario deberá pagar al Concedente, a través de la APN, una Retribución del 3% de los Ingresos Mensuales que obtenga el concesionario, a partir del inicio de la explotación del TPMS hasta la caducidad de la Concesión.	Cláusula 8.25. (p. 91)



ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE TERMINAL PORTUARIO DE SALAVERRY

Modalidad de concesión:	Autosostenible
Plazo de concesión:	30 años
Período:	2018-2020

a. Tráfico				
Indicador	Unidad de medida	2018 ^{1/}	2019	2020
Naves atendidas	Unidades	32	222	178
Carga total atendida	Toneladas	356 518	2 820 184	2 612 984
Carga por tipo de operación:				
Exportación	Toneladas	140 037	919 750	420 751
Importación	Toneladas	216 482	1 871 851	2 191 231
Cabotaje	Toneladas	-	28 583	1 002
Transito y transbordo	Toneladas	-	-	-
Carga por tipo de producto:				
Contenedorizada	Toneladas	-	2 795	-
Fraccionada	Toneladas	28 738	118 314	50 915
Graneles sólidos	Toneladas	324 045	2 660 908	2 539 967
Graneles líquidos	Toneladas	3 734	38 167	22 102
Rodante	Toneladas	-	-	-
Tráfico de contenedores:				
Contenedores	Unidades	-	1 009	-
Contenedores	TEU	-	1 820	-
Tráfico de pasajeros:				
Pasajeros	personas	-	14 371	3 936

b. Ingresos operativos ^{2/}				
Concepto	Unidad de medida	2018 ^{1/}	2019	2020
Servicios estándar	Miles de dólares	2 260,4	22 506,8	21 984,5
Servicios a la nave	Miles de dólares	400,0	8 420,4	9 237,2
Servicios a la carga	Miles de dólares	1 860,4	14 011,2	12 726,8
Servicios al pasajero	Miles de dólares	-	75,2	20,5
Servicios especiales	Miles de dólares	75,8	947,9	2 018,6
Total	Miles de dólares	2 336,1	23 454,7	24 003,1

Nota:

^{1/} SATI inició sus operaciones el 1 de octubre de 2018.

^{2/} 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
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

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