

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE  
TRANSPORTE DE USO PÚBLICO****CARGO DE RECEPCIÓN - TRÁMITE DOCUMENTARIO**

La recepción del presente documento no significa  
la conformidad o aprobación del mismo

Fecha de ingreso: 20/05/2019

Hora: 16:48

Número de  
Trámite:**2019038787**

Remitente:

ASOCIACION MARITIMA DEL PERU

Area

Destinataria:

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tipo de

Documento:

CARTA MP

Número de

Documento:

002-2019-ASMARPE/GG

Asunto:

PRESENTA COMENTARIOS AL PROYECTO DE RESOLUCION DE DESREGULACION Y DE REVISION TARIFARIA DE LAS TARIFAS MAXIMAS DEL TERMINAL PORTUARIO DE MATARANI PARA EL PERIODO 2019-2024

Observaciones:

Nro Folios

2

Totales:

Registrado Por: KATHERINA MARTINEZ QUINTO

Conservar este documento para cualquier atención o consulta, indicando el número de trámite.

Calle Los Negocios N° 182, Piso 4 Urb. Limatambo - Surquillo

<https://www.ositran.gob.pe>



San Isidro, 20 de Mayo de 2019

**Carta N° 002 -2019 - ASMARPE/GG**

**Señor**

**Ricardo Quesada Oré**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de  
Uso Público - OSITRAN**

De mi mayor consideración:

Es grato dirigirme a usted con la finalidad de presentar nuestros comentarios al proyecto de resolución de desregulación y de revisión tarifaria de las tarifas máximas del Terminal Portuario de Matarani para el periodo 2019-2024.

Sobre el particular, nos referimos al Artículo 6° del proyecto mediante la cual se propone aprobar la desregulación de los Servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero para naves de líneas navieras con itinerario regular que recalán en el Terminal Portuario de Matarani.

Nuestra opinión es que no corresponde desregular los servicios de amarre/desamarre y uso de amarradero para líneas navieras con itinerario regular porque:

1. NO existen condiciones de competencia, pues dichos servicios sólo pueden ser prestados por TISUR en el Terminal Portuario de Matarani (TPM). El Contrato de Concesión otorga a TISUR la prestación de dichos servicios en EXCLUSIVIDAD.

La única alternativa para las líneas navieras con itinerario regular que recalán en TPM (y para aquellas que decidan hacerlo en el futuro) es que TISUR les preste dichos servicios y por lo tanto, NO hay condiciones de competencia.

Se deja constancia que desde el año 2004, la naviera global Evergreen Line recalca con un servicio regular en TISUR, a través de su servicio Panamá West Coast South America "PWS". De manera similar, también lo hace la naviera de servicio regular Hapag Lloyd.

2. TPM NO compite con Callao (DPW o APM Terminals) o con Arica. No se puede decir que TPM compite con Callao o con Arica, pues el TPM carece de la infraestructura y el calado que posibilite el atraque de buques mayores, que permitan ofrecer más frecuencias y más orígenes o destinos para la carga en contenedores.





Por otro lado, la imposibilidad de transportar carga entre puertos peruanos (sea en tráfico de cabotaje o tráfico internacional) también limita las posibilidades del TPM porque aquello que se embarque en el TPM no puede ser descargado/trasbordado en otro puerto peruano y aquello que se descargue/trasborde en otro puerto peruano no puede ser descargado en el TPM.

Sin embargo, se espera que una vez quede reglamentado el Decreto Legislativo 1413, al menos por los tres primeros años que se permitirá a las líneas navieras extranjeras hacer tráfico de cabotaje, aumente el volumen y frecuencia de los servicios con itinerario regular en el TPM.

Ello permitiría que el TPM se convierta en puerto subsidiario o complementario a Callao. Nunca en competidor porque tiene un solo frente de atraque con calado de menos de 10 metros para buques portacontenedores.

3. El hecho de contar con tarifas reguladas en el TPM asegura un tope de lo que TISUR puede cobrar a cualquier línea que decida establecer servicio regular que recale en TISUR, así como predictibilidad tanto para las líneas navieras como para los intereses de carga que decidan embarcar con dichas líneas navieras.

La desregulación de las tarifas de amarre/desamarre y uso de amarradero podría, entre otros, traer como consecuencia que TISUR eleve significativamente los precios para desalentar a líneas de servicio regular que recalén en el TPM con el fin de darle otro muelle de atraque a servicios "tramp". Es más que evidente, del gráfico presentado en la diapositiva N° 5 de la presentación en el CUP de OSITRAN, que el grueso de la carga que se moviliza por el TPM es la carga sólida a granel.

4. Finalmente, si es el argumento que los operadores en Callao compiten con TISUR, entonces, ante una desregulación tarifaria en TISUR, tanto DP World Callao como APM Terminals podrían, justificadamente, solicitar la desregulación de sus tarifas.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi estima personal.

Atentamente,

**ASOCIACION MARITIMA DEL PERU**

  
-----  
GUILLERMO E. ACOSTA RODRIGUEZ  
Gerente General