



Un gran avance en las operaciones de la terminal Puerto Rosario cuando la necesidad agudiza al ingenio - 27 de Marzo de 2015

 Commodities

Un gran avance en las operaciones de la terminal Puerto Rosario cuando la necesidad agudiza al ingenio

Alejandro Calvo. Coordinador de la Comisión de Transporte e infraestructura de la Bolsa de Comercio de Rosario

Una buena noticia para el Gran Rosario y la Región Centro de la República Argentina ha sido la decisión de los operadores de Terminal Puerto Rosario, las firmas Ultramar S.A. y Vicentín S.A., de invitar a un nuevo armador a sumarse a las opciones logísticas del Puerto de Rosario. Se trata de la firma "Hamburg Süd Group" quien ocupó en el año 2012 el puesto N°12 en el ranking mundial de armadores en el transporte marítimo de contenedores. Es una de las empresas más importantes en el negocio fluvio-marítimo con líneas a lo largo de todo el mundo.

Precisamente, el pasado 16 de marzo del corriente año el Puerto de Rosario recibió -con el gran beneplácito de toda la comunidad empresaria regional- al buque "Alianca Santa Fe" de Hamburg Süd. Este artefacto naval cuenta con una capacidad de carga de 1300 TEUS y 440 enchufes disponibles, lo que implica que puede cargar equipos refrigerados (Reefer).

Es importante destacar que actualmente está operando en Terminal Puerto Rosario la empresa MSC (Mediterranean Shipping Co), segundo armador a nivel mundial de contenedores. Desde hace aproximadamente nueve años, esta firma brinda el servicio de conexión de nuestro puerto con el de Navegantes en Brasil, con trasbordos a sus numerosas líneas a nivel mundial.

Lo interesante de la nueva incorporación de Hamburg Süd es que utilizarán a nuestro "puerto feeder" (el de Rosario) para trasbordar la carga a "un puerto base", el cual es nada más y nada menos que el Puerto de Santos, primer puerto de Brasil y Sudamérica y ubicado en el puesto N° 38 a nivel mundial con casi 3,5 millones de contenedores (TEUs) operados anualmente. Este puerto es la entrada y salida natural del complejo industrial de San Pablo, polo industrial de Brasil. No debemos olvidar que la República Federativa de Brasil es la octava potencia económica mundial, siendo nuestro vecino y aliado en el MERCOSUR.

Este servicio de "joint" se prestará con "Alianca Line" de bandera brasileña, lo que mejorará fuertemente las posibilidades de transporte, ya que la carga argentina podrá ingresar a Brasil y viceversa, cambiando la matriz logística del comercio exterior de la Región Centro de la República Argentina. Si bien en su inicio el servicio será quincenal, alcanzar un servicio semanal como el de MSC es lo deseable para optimizar la eficiencia en el transporte de nuestras cargas. Sin dudas este será el nuevo objetivo a trazar y quedará supeditado a las cargas que pueda captar el Gran Rosario.

¿Que implica para las cargas de la Región el ingreso de Hamburg Süd? Implica tarifas accesibles y menores tiempos de traslado, ya que un contenedor de 40' pies (HC -HEIGHT CUBE) con 12 metros de largo, 76 m3 y 25 mil kilogramos de

Pág 1





Un gran avance en las operaciones de la terminal Puerto Rosario cuando la necesidad agudiza al ingenio - 27 de Marzo de 2015

capacidad (casi un Semiremolque), podrá unir los puertos de Santos y Rosario en apenas 3 a 4 días de viaje.

Es importante destacar lo siguiente: el puerto extranjero de trasbordo de contenedores más cercano a Rosario es Montevideo. Este servicio (Rosario-Montevideo) que Terminal Puerto Rosario había brindado durante 15 años, se vio interrumpido hace dos años por la Resolución N° 1108/13 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación. La citada resolución impide que las cargas de exportación originadas en puertos argentinos, sean transbordadas en puertos de países que, aunque formen parte del Mercosur, no tengan acuerdos de transporte marítimo de cargas con la República Argentina. En efecto, salvo Paraguay y Brasil, el resto de los países del Mercosur no tienen acuerdos de transporte, por lo que en la práctica las cargas originadas desde el puerto de Rosario quedaron imposibilitadas de ser transbordadas en el Puerto de Montevideo.

Previo a la entrada en vigencia de dicha resolución en noviembre de 2013, el Puerto de Rosario contaba con conexiones regulares de transporte por agua con el Puerto de Navegantes (Brasil), con el puerto de Buenos Aires vía barcaza y dos líneas regulares lo conectaban con el Puerto de Montevideo, salida que por su regularidad y servicio era elegida por cargadores locales. La sanción de la citada resolución perjudicó de manera sustancial las operaciones del Puerto de Rosario.

Para superar esta problemática, los operadores de Terminal Puerto Rosario encontraron esta importante solución: la llegada de Hamburg Süd y la conexión con el Puerto de Santos.

Hoy, el Puerto de Rosario, enclavado a 420 km de la desembocadura del Río Paraná, en el interior del corredor fluvio-marítimo más largo del mundo (La Hidrovía Paraná-Paraguay), va a poder -con esta nueva conexión- aprovechar la baja de los fletes marítimos para hacerse competitivo en movimientos de cargas acuáticas. De esta forma podrá potenciarse como Terminal Portuaria y aumentar el transporte marítimo de mercaderías refrigeradas, de especialidades, los trasbordos de mercaderías de otros orígenes (Paraguay, Bolivia) y el traslado de contenedores con diversos productos como bolsas de arroz y maní, harina de trigo y/o aceite de soja desgomado en "flexitank".

La reciente baja en los precios del barril de petróleo -de continuar registrándose- va a potenciar el tránsito fluvio-marítimo por sobre el transporte terrestre. El Gran Rosario con este nuevo servicio estará en condiciones de aprovechar este proceso, ofreciendo un transporte acuático rápido, seguro, de bajo costo y ambientalmente sostenible. Así, la Región Centro de la República Argentina y sus cargas podrán consolidar su conexión con el resto de las terminales portuarias del planeta.

