

Galli, Emiliano, "Buenos Aires: El puerto, un nodo de negocios", *Nuestro Mar*, Buenos Aires, Argentina, 19 de julio de 2011.

Consultado en:

[http://www.nuestromar.org/noticias/pesca\\_y\\_acuicultura/19\\_07\\_2011/38508\\_buenos\\_aires\\_el\\_puerto\\_un\\_nodo\\_de\\_negocios](http://www.nuestromar.org/noticias/pesca_y_acuicultura/19_07_2011/38508_buenos_aires_el_puerto_un_nodo_de_negocios)

Fecha de consulta: 12/10/2013.

El regreso de las operaciones regulares de formaciones ferroviarias con contenedores marca una nueva etapa en el principal puerto del país.



La foto: el ingreso de un tren con contenedores en el puerto de Buenos Aires, el miércoles último.

La película: una operación logística multimodal, con ingreso regular (diario) al puerto de Buenos Aires, con la participación de los sectores públicos y privados.

De esta operación participan la química internacional Dow, el operador logístico Celsur, la formación del Ferrosur Roca, las locomotoras y parrilla de empalme ferroviario de la Administración General de Puertos (AGP), Terminales Río de la Plata (TRP) y el armador brasileño Log-In.

Y más que la foto, lo que destaca es que actores tan diferentes pudieran alinearse detrás de un objetivo común, es decir, que esta integración logística fuera posible -y sea sustentable

durante los 10 años que dura el contrato entre el exportador y los encargados de la distribución, logística y transporte a Brasil- ,

"Es un día realmente importante. Anhelábamos esta operación porque durante años vimos pasar formaciones por nuestras parrillas que no entraban al puerto", señaló Oscar Vecslir, interventor de la AGP.

El regreso del ferrocarril de contenedores al puerto vendrá desde el Sur, desde el centro de distribución que Celsur armó para administrar la logística de distribución de Dow: 60 contenedores diarios parten en tren desde allí; en la playa de ruptura de cargas y desvío ferroviario que Celsur armó en San Miguel del Monte, 30 contenedores se suben a camiones para ser distribuidos en el mercado interno (sin entrar a la ciudad de Buenos Aires), y los otros 30 siguen por las vías del Ferrosur Roca hasta el puerto, donde se embarcan en el servicio semanal que el armador brasileño Log-In dedica a esta operación de exportación a Brasil, con destino final en las plantas de Dow, previo desembarco en el puerto de San Francisco do Sul.

Ecuación equilibrada

"Los significativo es la operación, la ecuación logística integral y equilibrada, que es mucho más sustentable en términos de impacto ambiental, y mucho más económica", agregó Vecslir.

La operatoria demandó una inversión del orden de los 15 millones de dólares, repartidos en la Argentina y en Brasil. Serán 10.000 TEU anuales que ingresarán por tren a Buenos Aires, el 4% de la operatoria total del puerto.

Asimismo, la AGP encarará el cerramiento perimetral de 750 metros del Empalme Norte para la protección de las formaciones, e invertirá en la recuperación de un viejo taller general del puerto para el mantenimiento de las locomotoras y el material de tracción.

Pero las inversiones que más esperan activar están vinculadas con los accesos ferroviarios de las formaciones procedentes de Saldías, las que traen los vagones del Belgrano Cargas,

por el Norte. Estas, por lo pronto, deberán esperar. Las vías están intrusadas por la villa 31. Deberán esperar, por ejemplo, los bodegueros mendocinos que ansían la reactivación del transporte ferroviario para llegar al puerto de Buenos Aires.

Por su parte, el secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi, enmarcó el "hito del retorno del ferrocarril al puerto" dentro de la discusión sobre si hay que trasladar al puerto de Buenos Aires o no. "Creo que hoy estamos todos hermanados en la idea de hacer sustentable nuestro puerto, que crece", indicó.

"El puerto, para los porteños, no puede ser un problema porque es parte de su identidad y, con acciones como estas, claramente demuestra que es un elemento de generación de valor", señaló, tras agregar que se tratará de "trabajar en los mejores horarios para no generar ningún inconveniente en el pasaje de las formaciones por la zona de Puerto Madero".

"Queremos estimular a los empresarios para analizar estructuras de inversión en el puerto", concluyó Schiavi.

#### Sustentable

La producción de polietileno -carga por excelencia que sustenta esta operación- que Dow realiza en Bahía Blanca asciende a entre 620.000 y 650.000 toneladas por año. De ese volumen, entre el 40% y el 45% se exporta, siendo Brasil el principal mercado, seguido de lejos por Uruguay, Paraguay, Chile y Bolivia, según comentó Leonardo Feltrinelli, gerente de Logística para América latina de Dow.

"Mediante este nuevo esquema logístico lograremos una mayor eficiencia y competitividad de nuestras operaciones en el país, al mismo tiempo que contribuiremos con el desarrollo económico y con la minimización de nuestra huella ambiental, como parte de nuestras Metas de Sustentabilidad para 2015", agregó Feltrinelli.

En tanto, Hernán Sánchez, director comercial de Celsur Logística, ponderó como "novedosa" esta operación "que le da a Celsur escala y la posibilidad de llegar a Brasil a partir de la integración de varios modelos y empresas como Ferrosur, TRP y Log-In".

Sánchez indicó a La Nación que más allá de algunos saltos tecnológicos que tiene la operación, lo relevante es la cantidad de "ventajas que se maximizan" donde el gran paraguas logístico, "el gran valor de la operación es meter al tren en el puerto, de manera regular, permitiendo conectar directamente a Bahía Blanca con Brasil".

A su vez, se descongestiona la ciudad de Buenos Aires (por cada vagón que entra en el puerto es un camión menos que no circula por la ciudad), derivando el autotransporte de cargas desde la playa de ruptura en San Miguel del Monte a los centros de distribución -al sur y el norte de la ciudad- a través de la ruta 6, el segundo corredor vial.

¿Qué fue lo que permitió, en esta oportunidad, el éxito de la operación? "Todo empezó con una idea. Y en esta ocasión se encontró el contexto necesario para que germine, tanto por parte del sector público como del privado. Celsur invirtió 7 millones de dólares en esta operación, en una estación para la ruptura de cargas en San Miguel del Monte y en infraestructura en Bahía Blanca para ampliar la capacidad de almacenamiento de la producción de Dow", explicó.

Aclaró, además, que "estas inversiones fueron posibles gracias a un contrato de 10 años firmado con Dow", dijo el directivo de Celsur, empresa especializada en contract logistics, es decir, contratos de logística integral con proyectos a gran escala.

#### Innovador

En tanto, fuentes de la AGP confirmaban que este "tráfico integral de contenedores en ferrocarril es algo totalmente innovador que hace 10 años no se veía".

Las vías que utiliza la formación de Ferrosur Roca en Empalme Norte y las que ingresan a TRP recibieron el mantenimiento necesario -como las locomotoras- para operar esta cantidad de vagones.

"Se incrementó el personal y se aplicaron las medidas de seguridad requeridas por el cliente para la carga, con cámaras de circuito cerrado de TV", ampliaron.

Son tres las locomotoras que tiene la AGP. El último uso regular que habían tenido fue hace siete años. "Las modernizamos todas para su puesta en funcionamiento", agregaron.

¿Por qué no operaban las cargas por ferrocarril? "No hay una causa particular, el sistema estaba operable. Creo que son decisiones comerciales de los dueños de las cargas y de los transportistas. Ahora, que se acomodó el sistema de transporte, esta opción está plenamente operativa", añadieron.

¿Cómo se le puede sacar el máximo de jugo al tren y al puerto? Lo más importante - subrayaron desde la AGP, es la reactivación del empalme y de las parrillas 3 y 5 de Puerto Nuevo, las que reciben los trenes del Belgrano Cargas. "Es la parrilla ferroviaria más grande que tenemos, y en un momento recibíamos un montón de cargas por allí", apuntaron.

Es una cuestión política lograrlo, y fruto del diálogo entre la ciudad y la Nación.

Mientras avanzan entonces con el vallado olímpico para proteger a las formaciones que llegan desde el Sur, y apuntalan los talleres para mantener a tiro a las locomotoras y el material rodante que requiere esta operación, la AGP anunció además la licitación para la construcción de un edificio Faro, en pleno Empalme Norte.

"Se trata del Icono Urbano, un edificio que contará con pisos de 500 metros cuadrados donde se podrá hacer el monitoreo integral de las operaciones en el puerto con las más de 70 cámaras que tenemos instaladas", señaló Vecslir.

En el primer piso del edificio funcionará el control de tráfico marítimo (conocido como giro de buques) mientras que en el segundo piso será la sala de control de los accesos ferroviarios.

"Ya tenemos asignados los fondos, está la maqueta, y esperamos licitarla en breve", concluyó.

Sólo las cargas, la logística y el transporte, es decir, el comercio exterior en su conjunto, podrán dimensionar cabalmente estos avances en los accesos terrestres, que se suman a la reciente concesión para el dragado de los accesos marítimos.

Y todos deberán demostrar qué tan sustentables son estas inversiones en la alicaída infraestructura argentina.

30

Contenedores de 40 pies llegarán diariamente a Terminales Río de la Plata, en el puerto de Buenos Aires, traídos por el Ferrosur Roca desde Bahía Blanca

4%

Representará la operatoria de contenedores por ferrocarril en el total de los movimientos que se realizan en las terminales del puerto de Buenos Aires