



LA PUERTA DE EUROPA

Las perspectivas señalan que América Latina está destinada a ser la despensa alimentaria del mundo. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) sostiene que la región se ha convertido en el mayor exportador neto de alimentos del mundo, tanto que para 2024 el comercio neto de productos agrícolas de Latinoamérica alcanzaría los US\$ 60.000 millones, tres veces el valor registrado en 2000.

Uno de los principales destinos de estos productos es Europa. Un reporte del Centro de Promoción de las Importaciones desde Países en Desarrollo (CBI), de Holanda, señala que América Latina es uno de los principales proveedores

Holanda, *hub* del Viejo Continente, realiza más inversiones en el puerto de Rotterdam para captar los alimentos procedentes de América Latina, región a la que ve como un socio importante.

POR DARWIN CRUZ FIESTAS, ROTTERDAM

de frutas y vegetales frescos del Viejo Continente, al representar casi el 20% de todos los alimentos que importó de países en vías de desarrollo en 2014, seguida de países como Sudáfrica (4%), Turquía (1%) y Costa de Marfil (1%).

Para el negocio de productos perecibles es crucial la rapidez en la entrega

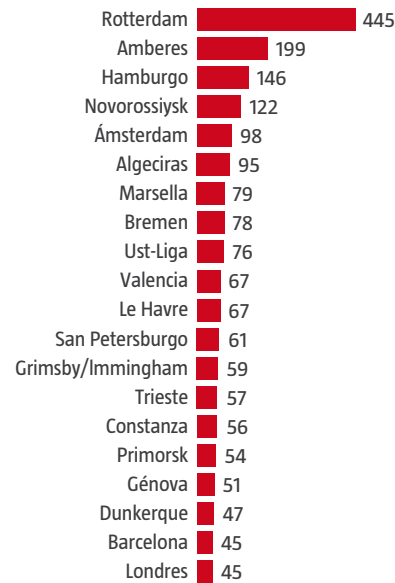
debido al corto tiempo de vida que tienen. Por ello, el agroexportador Jorge Aranguri, director de la agrícola peruana Danper, advierte que las rutas a seguir son importantes. “La ruta más eficiente para exportar al mercado europeo es la que va hacia el puerto de Rotterdam y el aeropuerto Schiphol, en Holanda. Esto por



El ritmo de Rotterdam

Millones de toneladas (2014)

Fuente: Puerto de Rotterdam



directo hacia Ámsterdam en el que transporta 15 toneladas de vegetales frescos a esta ciudad holandesa, desde donde los consignatarios retiran su embarque y lo llevan a distintos países de Europa, de acuerdo con datos proporcionados por Roberto Chang, gerente general de KLM Cargo en el Perú.

Rotterdam y Ámsterdam también son destinos clave para las exportadoras chilenas de productos perecibles. Edmundo Araya, secretario general de la Asociación de Exportadores de Frutas de Chile, indica que entre 2014 y 2015 los miembros de este gremio enviaron casi 231.500 toneladas de frutas como uvas, manzanas rojas, paltas y peras, entre otras, por el puerto de Rotterdam; mientras que por vía aérea se envió un poco más de 1.000 toneladas de frutas que requieren un menor tiempo

de transporte, como los arándanos y cerezas.

Según los expertos en logística, más del 80% del volumen de las exportaciones mundiales, incluidas las perecibles, se transportan por vía marítima porque los fletes son más baratos, los tiempos de travesía son cada vez más cortos y se ha desarrollado una cadena de frío que puede asegurar que el producto llegue en óptimas condiciones a su destino final.

Otro factor que juega a favor de Holanda es el tiempo de inspecciones. Así lo considera Sven Huancaruna, gerente comercial de la peruana Agrícola San Juan –empresa que exporta uvas y paltas a mercados como Polonia–, quien cuenta que en su experiencia la rapidez en inspecciones juega un papel muy importante en la competitividad del negocio.

El hub de Europa

¿En qué radica la eficiencia de Holanda? Avelino Fernández, consultor en agronegocios basado en Ámsterdam, explica que, por su posición geográfica, Holanda se encuentra en un lugar estratégico –logísticamente hablando– de Alemania, Francia y el Reino Unido, las tres principales economías de la región. Esta posición le ha servido para ser un punto gravitante en el comercio de Europa, sobre todo el de los alimentos, puesto que los grandes centros de producción de vegetales se ubican al sur del continente: en España e Italia.

“Estos productores necesitaban puntos de distribución cerca de los grandes mercados y de sus zonas de trabajo. Es en ese contexto que Holanda emerge como

la conectividad que tiene con mercados como Alemania, Italia, Suiza, Francia y Bélgica, países hasta donde los espárragos blancos, paltas y arándanos que Danper produce llegan rápido”, dice.

Enviar un contenedor desde los puertos peruanos del Callao o Paita hacia Rotterdam puede tomar unos 19 o 20 días. Luego de ello a la carga le tomará entre uno y dos días adicionales para llegar a su destino final, en caso este sea un país distinto a Holanda, explica Juan Pulgar García, gerente general de Seatrade Perú, empresa naviera especializada en el transporte de bienes perecederos. En tanto, desde el aeropuerto peruano Jorge Chávez, la aerolínea franco-holandesa KLM Cargo opera un vuelo diario

Por su posición geográfica, Holanda se encuentra en un lugar estratégico –logísticamente hablando– de Alemania, Francia y el Reino Unido, las tres principales economías de Europa.

un punto logístico muy importante, porque se puede manejar cualquier mercado en máximo un día”, explica Fernández.

En Holanda existen varias localidades con importantes centros de distribución, siendo Barendrecht –ubicada apenas a 20 kilómetros al sur de Rotterdam– y Venlo, cerca de la frontera con Alemania y a solo 167 kilómetros de Rotterdam, las más importantes en estos momentos para el comercio de productos perecibles. Esto hace que Alemania sea el principal mercado atendido desde el puerto de Rotterdam.

El puerto también se conecta por el Mar del Norte con países como el Reino Unido, Finlandia, Suecia y Noruega mediante barcos que sirven de alimentadores. Para citar solo un ejemplo, desde el puerto de Rotterdam hacia el Reino Unido hay tres servicios diarios.

Esto explica por qué más del 60% de la carga que llega a Holanda tiene como destino final los países de la Unión Europea, pero también justifica la inversión extranjera que hay en el rubro logístico en este país, según cuenta Giorgio Melis, agregado comercial de la embajada de Holanda en el Perú para temas de agua, energía y logística.

“Esta conectividad ha hecho posible que diversas compañías del mundo, como las estadounidenses y japonesas, por citar algunas, hayan decidido invertir en Holanda para manejar su carga de una manera eficiente”, explica Giorgio Melis.

Pero no solo las grandes empresas se han asentado en Holanda. Eso lo demuestra la Asociación Civil United Producers of Michoacan (UPM), la cual ha abierto una oficina de representación comercial en Rotterdam con el objetivo de promover las ventas de paltas, bananos orgánicos, mango, toronja y papaya de más de 1.500 productores de estado de Michoacán.

“Elegimos estar en Rotterdam para

Calidad de infraestructura

Evaluación sobre la calidad de los puertos marítimos por países en cuanto a eficiencia e infraestructura (siendo 7 es el puntaje más alto)

Fuente: 2014-2015 Global Competitiveness Report

1. Holanda	6,8
2. Singapur	6,7
3. Emiratos Árabes Unidos	6,5
4. Hong Kong	6,5
5. Finlandia	6,4
6. Bélgica	6,4
7. Panamá	6,3
8. Islandia	5,9
9. España	5,8
10. Dinamarca	5,8
11. Nueva Zelanda	5,8
12. Estados Unidos	5,7
13. Noruega	5,7
14. Alemania	5,7
15. Bahrein	5,7
16. Reino Unido	5,6
17. Estonia	5,6
18. Suecia	5,6
19. Malasia	5,6
20. Malta	5,5

tener contacto directo con los clientes, así como implementar programas de mejoramiento de envíos con universidades de Holanda y Michoacán”, señala Lia Bijnsdorp, directora gerente de la oficina de UPM en Rotterdam.

Pero para llegar a estos puntos estratégicos ha sido necesario que Holanda efectúe una gran inversión en infraestructura portuaria y aeroportuaria para recibir una ingente cantidad de productos y que estos lleguen en óptimas condiciones.

El puerto

Como ya se ha mencionado, la principal vía de transporte de la carga de exportaciones es la marítima. Es por ello que el puerto de Rotterdam ha desarrollado inversiones para recibir todo tipo de carga, entre ellas la perecible.

Ubicado en un punto de confluencia de los ríos Rin y Mosa, el puerto de Rotterdam es el más competitivo del mundo,

según el Reporte Global de Competitividad 2014-2015 del Foro Económico Mundial. Debido a su competitividad, en el 2015 movilizó 460 millones de toneladas de carga entre sus 80 terminales, por los que pasaron 30.000 buques de altamar y 110.000 barcasas, que transportaron 7,3 millones de contenedores, además de carga suelta, rodante, entre otros.

Pero esto ha sido el resultado de un proceso de inversión constante, sobre todo en los últimos 100 años. Así, de tener dársenas en la orilla del río Nuevo Mosa –un afluente del río Rin– en el siglo XIV, ha llegado actualmente a ampliarse sobre el Mar del Norte, ganándole espacio a este con la obra Maasvlakte 2, un proyecto de ingeniería civil en el que se invirtió, en asociación público-privada, € 2.300 millones de euros (un poco más de US\$ 2.500 millones) tuvo por objetivo ampliar en un total de 2.000 hectáreas el área del puerto, donde se tiene un nuevo terminal de contenedores operado por APM Terminals desde abril de 2015, con un calado de hasta 20 metros de profundidad.

En este nuevo espacio se ha tomado en cuenta la importancia del sector alimentos, debido a que la carga de perecibles, entre frescos y congelados, está entre 7 y 8 millones de toneladas al año, con altas perspectivas de crecimiento de las importaciones de estos bienes, sobre todo de frutas, cuyo volumen pasó de 3,6 millones de toneladas en 2014 a 3,7 millones de toneladas el año siguiente, de acuerdo con cifras proporcionadas por Sofie Tolk, gerente del área de negocios agroalimentarios del puerto de Rotterdam.

Tolk cuenta que esta tendencia al alza hizo que se vuelva a conversar con la empresa privada Kloosterboer para que retome su proyecto de infraestructura de almacenes de frío denominado “Cool Port Project”, que se levantará sobre cinco hectáreas con perspectivas de amplia-

ción. Las obras se iniciaron a inicios de 2016 con una inversión de € 25 millones (unos US\$ 27,4 millones) y se espera que comience a funcionar en 2017 con una capacidad de manejo de 400.000 palets al año a temperatura controlada. “Para el puerto es importante desarrollar este tipo de infraestructura, sobre todo para los usuarios de América Latina, región con la que queremos trabajar de manera más estrecha”, señala Tolk.

Esta importancia que le confiere Sofie Tolk a la región es porque América Latina es el principal proveedor de alimentos frescos y congelados, aunque si se desagrega por países, en 2014 –último año en el que se tuvo información consolidada para este informe– quien lideraba el ranking de países exportadores a Holanda era Sudáfrica con 543.000 toneladas, seguida de Brasil (335.000 toneladas), Costa Rica (331.000), Panamá con 323.000 toneladas; Chile con 276.000 toneladas, Perú con 193.000 toneladas y Ecuador con 177.000 toneladas.

Sofie Tolk también señala un dato muy importante: el Perú poco a poco genera mayores ventas hacia Europa a través del puerto de Rotterdam. Pese a mostrar un menor volumen que Chile, es el país que más incrementa sus envíos con un

Frutas y vegetales

Seis países de la región están entre los principales proveedores de Europa

Fuente: Puerto de Rotterdam

Nº	PAÍS	2012	2013	2014
1	Sudáfrica	635	792	543
2	Brasil	384	362	335
3	Costa Rica	370	333	331
4	Panamá	315	323	323
5	Chile	308	323	276
6	Perú	165	175	193
7	Ecuador	181	190	177
8	China	178	155	139
9	Singapur	95	95	120
10	Egipto	72	97	119


buen precio, excelente calidad, pero sobre todo con una periodicidad sostenible, a pesar de que hace poco el país andino fue afectado por el fenómeno El Niño. “Estas características son importantes para los importadores holandeses”, señala.

Todo esto ha generado, a su vez, esfuerzos desde América Latina por mejorar la infraestructura y atender de manera más eficiente este tipo de carga. Así, APM Terminals Callao, operadora del Muelle Norte del Callao en el Perú, planea construir un almacén para, inicialmente, alimentos congelados por ser de menor riesgo y que lue-

go se podría ampliar para la carga fresca. Dallas Hampton, CEO de la concesionaria, estima que invertirán US\$ 7 millones. “Este es un negocio que tiene muy buenas perspectivas. Por ello, tenemos como propósito invertir en la infraestructura necesaria para el negocio”, dice Hampton.

En tanto, el puerto de Rotterdam ha firmado un *joint venture* con la compañía brasileña TPK Logística para desarrollar en el estado de Espírito Santo, en el centro de la costa brasileña, un complejo de aguas profundas que pueda captar la carga agrícola, petróleo, gas y minería, y así servir a las rutas comerciales con el mundo.

Este tipo de alianzas estratégicas ya han sido establecidas por el puerto de Rotterdam en otras latitudes del planeta, tal como el puerto de Mundra, en la India; el de Kuala Tanjung, en Indonesia, y el de Chemport, en Turquía.

“Esperamos que este tipo de alianzas puedan ampliarse, sobre todo en América Latina”, dice Sofie Tolk. Esto revela la importancia del negocio agrícola en un mundo en donde la población y la clase media han aumentado. Ello favorece el alza de la demanda de alimentos de calidad, lo cual América Latina, según las previsiones de la FAO, puede satisfacer. 

Evolución holandesa

El puerto de Rotterdam experimentó un gran crecimiento de su extensión en los últimos cien años

Fuente: Puerto de Rotterdam

