

[SOUTHAMERICA LOGISTICS]

Por Ricardo Ernesto Partal Silva *



De los Ejes de Integración Sudamericanos a los Corredores Logísticos

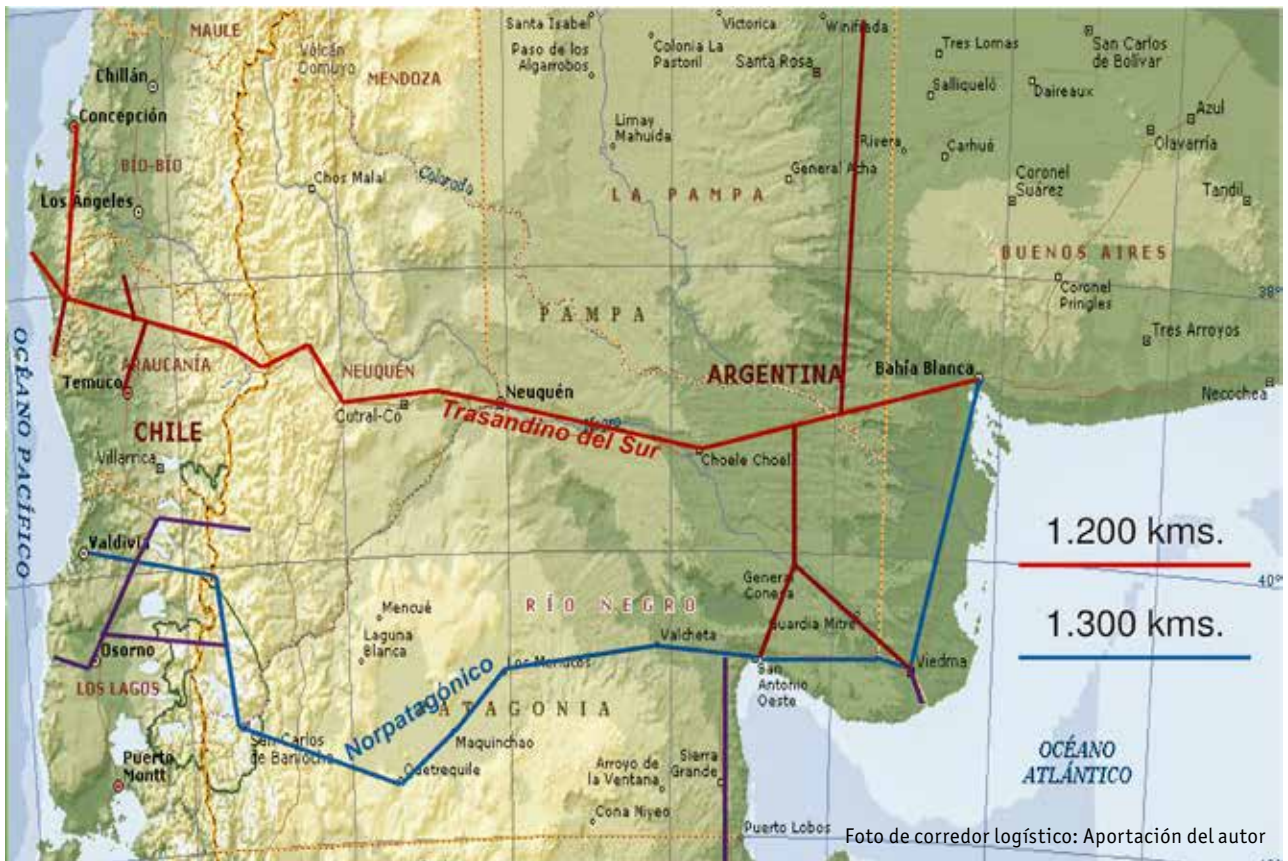
La integración de toda la sociedad, por un objetivo común, hace posible que una utopía sea una concreta realidad.

Durante todo 2015 tuvimos la oportunidad de mostrar una generalización de los Ejes de Integración en cada una de las ediciones de Inbound Logistics Latam; aquellos que fueron trazados por el IIRSA (Infraestructura para la Integración Regional Sudamericana). Cada uno de ellos (10 en total), demuestran su función y desarrollo en favor de las comunidades que los integran, pero también muestran sus falencias, necesidades e improbabilidades de seguir desarrollándose.

Son muchos los obstáculos por los que deben pasar los organismos para que cada proceso delineado se cumpla; dependen fundamentalmente de recursos financieros, que como en todos los ámbitos, están escasos y restringidos. Entonces, estos comienzan a quebrar las ilusiones de los residentes, ¡millones, en cada uno de los Ejes, como hemos visto!

Pero estos obstáculos se destraban si el empresario local y los ciudadanos ponen voluntad y ahínco para que la iniciativa no se diluya; más aún los involucrados directamente a través del transporte de cargas, comercio interior y exterior, acopios, polos y centros logísticos, y zonas de facilitación aduanera, si actúan por intermedio de las instituciones no gubernamentales que los centralizan.

La iniciativa –transformarlos en actores relevantes para el desarrollo de las regiones, ciudades y países que los conforman- implica a los corredores de carga que contiene cada uno de los Ejes de Integración; sean estos viales, fluviales, ferroviarios o marítimos, sin descuidar el aéreo. Porque en definitiva “el flujo de cargas, es la sangre que fluye por los corredores, y estos son las venas; y si no tienen alimento, poca vida les queda. Ese alimento o nutriente está dado prin-



principalmente por su gente productiva, sus desarrolladores y gestores de comercios.

Está demostrado, por intermedio de uno de los corredores de cargas situado en el Eje del Sur, es el -Trasandino del Sur-Ruta Lógica (Facebook: "Corredores Bioceánicos")- que si no se involucra la sociedad por intermedio de sus representantes (asociaciones y federaciones; entes; ONG; sociedades, corporaciones, etc.), están condenados a muerte. Necesario es recordar que los "actores" gubernamentales tienen sólo un tiempo perentorio para cumplir compromisos y ejecutar acciones relevantes, y durante ese lapso es poco lo que pueden articular, considerando que no son pocas las cosas que deben regir. Además, las autoridades de gobiernos no

están preparadas para vislumbrar el tremendo potencial que tienen estos corredores de cargas. Más aún si se transforman en Binacionales, Trinacionales o cuádruple nacional, involucrando a otros países. Está también comprobado que si sólo interviene el Estado, estas vías no prosperan y quedan en meras carreteras repletas de camiones; y para el caso del ferrocarril, sólo se le mira con carácter de transporte de pasajeros y turismo en la región.

En el Eje del Sur, crece y subsiste uno de los dos corredores de cargas que operan por él, porque sus instituciones así se lo han propuesto; claro, cuenta con referentes que lo hacen posible, siendo éste un organismo social denominado "Integración empresarial por los Corredores Bioceáni-

cos del Cono Sur de América" (<http://rutalogica.blogspot.com.ar/>), el cual está integrado por muy variadas instituciones, menos políticas partidarias, aunque sí gubernamentales. ¿Qué es esto? Para ser claro, se trata de los sectores políticos que ya han logrado tener la representación popular para regir a su pueblo comunal, provincial o nacional; es decir, poseen representatividad y gobernabilidad para tomar decisiones necesarias para que "el flujo sanguíneo" tenga la correcta funcionalidad y potencia para abastecer a otras arterias, y éstas a otras a su vez, dentro de un cuerpo (país) y otros cuerpos (países vecinos). Y claro, ya que estamos usando esta analogía, permítanme decir que estas arterias alimentan a venas (provincias) y venillas (ciudades), las que

Corredor Bioceánico Trasandino del Sur-Ruta Lógica, su vínculo con "Vaca Muerta"; Zona Franca Zapala en Argentina y los puertos del Pacífico chileno.



Foto de mapa Vaca Muerta: Aportación del Gobierno de Neuquén

hacen que el sistema circulatorio funcione de manera armónica y correcta.

¿Y a dónde llega ese potente torrente? ¿A sus órganos! Sus terminales portuarias, polos logísticos, zonas francas, nodos industriales, centros de distribución, entre otros.

¿Y afecta sólo al sistema logístico? No; ¡afecta a todo el cuerpo! Absolutamente a toda la sociedad. Su sistema educativo, de salud, de seguridad, de turismo e incluso al mismo sistema de gobierno.

¿Es una utopía? ¡Jamás! Está demostrado en el Corredor Trasandino del Sur-Ruta Lógica que no es así. Producto de las acciones de los Coordinadores Integración (uno residente en Chile y otro en Argentina) y de las instituciones que lo componen

(incluyendo en ellas a las municipalidades), se lograron "destrabar" muchas obras postergadas, otras presupuestadas y sin ejecución; se concretaron algunas y se transita en otras de extremo mejoramiento para el corredor de cargas, y en ambos territorios (Argentina y Chile).

A modo de ejemplo reciente: Un diputado nacional en Chile trabaja en la Declaración de Interés para la unificación ferroviaria binacional, algo planificado hace 153 años, cuando se iniciaron las vías férreas en este paso fronterizo (Pino Hachado), en la Provincia de Neuquén, Argentina, y Lonquimay, Región de la Araucanía por el lado chileno. Este mismo gobierno regional realiza los estudios preliminares para la construcción de

un nuevo túnel carretero o ampliación del existente de 5,710 metros. Un senador de la República presentó un documento a Presidencia de la Nación con el objeto de iniciar un estudio de factibilidad para la instalación portuaria en el Pacífico central del corredor bioceánico en cuestión. En el lado argentino se trabaja para la construcción del nuevo establecimiento aduanero denominado de doble cabecera (país entrada-país salida), donde los trámites de ambos países se realizarán en un mismo edificio (Chile ya lo tiene erigido desde el 2011). También el gobierno de la Provincia de Neuquén planificó la autovía que tendrá tope en la ciudad Zapala, donde también trabaja en la puesta en funciones de la Zona Fran-



Fotografías del tren: Aportación del Ministerio de Transporte de Argentina

ca Zapala. Y ello sólo por mencionar algunos quehaceres proyectados por los sectores de la sociedad. La cual también se ha favorecido con intercambios, acuerdos y hermandades.

Un corredor de cargas que incluye sustentabilidad ambiental e inclusión social, demanda generar conciencia en quienes más lo utilizan, particularmente los transportes de carga. Aprovechando los acuerdos firmados con otros corredores de cargas, como el NAFTA (hoy NASCO) -que procede de Houston (Estados Unidos) llega hasta el centro de extracción petrolera y gasífera de la Provincia de Neuquén-, se logró disminuir el tiempo de traslado de un producto de 60 a 25 días, representando una importante reducción de costos y la recuperación de un valiosísimo tiempo, recurso vital para una provincia petrolera que depende del insumo permanente (la segunda reserva del mundo de gas esquivo se encuentra aquí y la cuarta en petróleo). Asimismo, se logró una gran disminución de CO₂, otro gran ahorro de dinero para las empresas, entre otros muchos ítems que compone una logística.

Es de destacar, que mucho de lo expuesto en estas líneas no se aplica a las otras decenas de corredores de cargas que componen los ejes de Integración; tampoco aún ha sido observado un desarrollo con las características que aquí mencionamos, por los gobiernos nacionales,



provinciales y locales; menos por las instituciones sociales que componen la célula base de todo desarrollo. Tal vez sea porque se desconoce el alcance de un proyecto semejante. Y al no conocerlo, se duda o se tiene temor en implementarlo.

Los Corredores de cargas que están operando -algunos en más y otros en menos- mal funcionan, sin planificación, sin control. Se realizan obras “de parches” que luego tienen que ser modificados o demolidos, perjudicando a las poblaciones. No se consideran cuestiones orográficas, meteorológicas, de catástrofes, menos aún a las poblaciones linderas, evidenciando falta de planificación absoluta. Ya quedó obsoleto el concepto que “las poblaciones crecen a la vera de las carreteras”, ahora deben “crecer y desarrollarse bajo parámetros logísticos previamente planificados”

(Reps) y eso incluye una tarea de los Concejales y Alcaldes, quienes deben velar por una concreta y estable calidad de vida, ya no para el presente sino para las generaciones venideras.

La Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (www.omcpl.org) trabaja en pos de estos desarrollos, valora y avala las acciones mencionadas para el bien común y en convivencia con nuestro entorno y nuestro hábitat, porque debemos planificar nuestras acciones siempre mirando la generación siguiente, al menos. ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Secretario del Centro Profesional de Actividades Logísticas de Argentina (CPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en rutalogica@gmail.com