

# [ SOUTHAMERICA LOGISTICS ]



Por Ricardo Ernesto Partal Silva \*

## **LAS PLATAFORMAS PORTUARIAS DE SUDAMÉRICA (última parte)**

**Ampliación, mejoras o construcción de nuevas plataformas...**

**Si no tenemos la capacidad de agrupar acciones, ser “coopetitivos” y crear un desarrollo innovador futurista que incluya la visión sustentable, la inclusión social y la integración, estamos condenando a muerte el futuro de nuestras diferentes regiones.**

### **“COOPETENCIA” ANTES QUE COMPETENCIA**

En primer lugar realizaré una aclaración del término que presento en este artículo. El referirme a “coopetencia” es un “parafraseo” que involucra las palabras: cooperación y competencia (ésta en su carácter de competición). ¿Y por qué referirme a ellas?

Sudamérica está sumida en desafíos -y en muchos casos utopías- en materia de infraestructuras proactivas para los nuevos desarrollos productivos: productos de gran demanda (soja, trigo, maíz, aceites, entre otros); sector industrial y minero (gas, petróleo y minerales); y aquéllos que en la actualidad han generado grandes expectativas a nivel mundial, como son los nuevos descubrimientos de gigantes yacimientos de gas, petróleo y potasio. Estos desafíos son muy loables, siempre y cuando se piensen sin egoísmos e intereses personales, y menos aún desde un aspecto meramente político; porque de ser así,

estos quedarán en “grandes tesoros escondidos, nunca encontrados” -como aquéllos que hemos disfrutado en títulos escenográficos exitosos- y de los cuales estamos llenos en nuestra geografía sudamericana.

El carácter loable de proyectos de esta naturaleza está en compartir, esto hace a todos crecer y mejorar; pero, si la competencia se realiza en desmedro del otro, la cosa cambia -y esto también está ocurriendo en toda nuestra geografía.

### **¿CUÁL ES EL MOTIVO?**

Primero debemos preguntarnos, por qué pensar en acrecentar nuestra infraestructura sólo pensando en nuestro lugar de hábitat, sin evaluar contingencias sociales y medio ambientales, pues muchas veces las ocultamos o manipulamos para lograr el objetivo, argumentando que cualquier “artilugio” es válido si el propósito es llegar a los destinos previstos, sean éstos comercios



Puerto de Valparaíso, Chile

regionales, locales o internacionales.

La fórmula I+D (Innovación + Desarrollo) queda denostada si no consideramos la “incorporación de valor”; además, en la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas pensamos que deben sumarse la “S” (sustentabilidad o sostenibilidad), la “IS” (inclusión social) y la “In” (integración).

Pero observemos que si aplicamos estos nuevos conceptos al I+D, estamos hablando sin lugar a dudas de esfuerzos compartidos, obligándonos a proyectar, laborar y concretar de manera conjunta -¡lejos de ellos queda el egoísmo!. Comprometiéndonos en desarrollar de manera mancomunada, dejaríamos de lado el desgaste derivado de esfuerzos efímeros para logros individuales también efímeros.

En concreto, estamos viviendo en Sudamérica, situaciones de este tipo. El descubrimiento de grandes yacimientos carboníferos, de potasio, de gas esquito y petróleo, así como el resurgimiento de Argentina en materia agropecuaria y su “integración al mundo” de los comercios y las inversiones, está llevando a los Estados y grupos empresariales a planificar de manera individual.

### ALGUNOS BOTONES PARA LA MUESTRA

Al potenciar los cruceros turísticos, están apareciendo ideas para modificar o ampliar puertos constituidos originalmente para cargas, incluso a costa de expropiar y/o alterar poblaciones linderas con el propósito de ampliar las plataformas de amarre. Y no sólo eso, también se avasallan las leyes internacionales medioambientales, porque para algunos casos los puertos se encuentran en cercanía de humedales, parques nacionales y reservas ecológicas.

En ediciones anteriores abordamos el tema de los corredores de cargas, los llamados corredores bioceánicos (tema sobre el cual todavía queda mucho por compartir). Pues bien, estos también pretenden ser “adaptados” a la comodidad de los gobernantes en turno, quienes con su visión circunscrita, siguen aportando beneficios a plataformas y ciudades que se encuentran atosigadas, sin observar que las posibilidades para crecer y potenciar están integrando, dispersando el desarrollo hacia sitios que son más proclives a ser más proactivos. Todos quieren un corredor bioceánico, todos quieren contar



Vaca Muerta

con un corredor de cargas, todos desean su parque industrial y polo de desarrollo; y con la palabra “todos” me refiero a alcaldes, gobernadores y grandes corporaciones empresariales. Todos también quieren “salvarse” con los nuevos y gigantescos descubrimientos minerales, pero también, todos ponen condicionamientos a estos desarrollos; ejemplo: si permito que el tren circule con una importante carga por el ejido de mi ciudad, entonces demando infraestructura... ¡Pero no la piden para mejorar la vía férrea, sino para su ciudad! Para el tema del potasio en Argentina, el transporte de éste debía atravesar cuatro provincias, casi un centenar de ciudades; todos (generalizo) los alcaldes (intendentes) demandaron se invirtiera en su ciudad; los gobernadores de las provincias, también exigieron lo suyo; y lo propio hicieron las muchas asociaciones gremiales

## YACIMIENTO Y TRANSPORTE DEL POTASIO



(sindicatos involucrados en la extracción, preparación, transportación y exportación del producto); al apoyar sus demandas, el beneficio se queda en ellos, sin beneficiar a la cadena productiva en su conjunto.

Los puertos no se quedan atrás. En varios casos, a pesar de tener capacidad mínima de carga, la población que los rodea les limita aún más, no permitiendo el flujo constante y correcto de la misma; las autoridades no brindan seguridad a sus habitantes ni mantenimiento a su básica infraestructura. Además, hay que considerar que la dispersión portuaria, al menos en la costa del Pacífico sudamericano, es casi una obligación, porque son regiones constantemente expuestas a manifestaciones naturales: huracanes, terremotos, erupciones volcánicas... Un ejemplo fue el mega terremoto de 2010 en Chile, cuyo epicentro se registró donde se encuentra la mayor radicación de puertos.

Ahora, otra manifestación mineral en exploración: Vaca Muerta (en la provincia de Neuquén, Argentina), la segunda reserva de gas esquisto en el mundo. Ésta se ha convertido una vez

más, en la manzana de la discordia para alcaldes, gobernadores, intendentes regionales y grandes grupos y corporaciones empresariales; todos quieren “colgarse” de ella, proyectando sus desarrollos hacia el Este continental. Anteriormente les mencioné los corredores binacionales, ¿recuerdan? Pues ahora todos quieren tener un corredor binacional y cada uno “busca llenar su costal” a costa del yacimiento mencionado, como si el emprendimiento fuera propiedad de cada uno. En el caso de los gobiernos, tal vez ésta sea su “oportunidad” para justificar futura gobernabilidad, pero sea como sea, llama la atención la inexistente planificación y sí la palpable voracidad de algunos.

### EL FALTANTE DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Dados los antecedentes mencionados, creo que llegó la hora de comenzar a trabajar en verdaderas políticas públicas. Todos los inconvenientes comentados, todos los intereses creados y los muchos egoísmos planteados surgen por la falta de políticas públicas en la materia, y sin llegar al extremo de

rasgarnos las vestiduras, hemos de decir que éstas son obligación de todos. No esperemos que nuestros representantes en el gobierno las elaboren por nosotros; ellos más bien deben legislarlas, proclamarlas y velar por su correcta aplicación; pero somos nosotros, toda la sociedad agrupada en instituciones y asociaciones quienes debemos trabajar por las mismas. Somos nosotros quienes vivimos y sufrimos a diario el faltante de acciones como éstas. Las buenas intenciones y las entregas incondicionales ya no suman; por lo tanto, si no tenemos la capacidad de agrupar las acciones, integrar, ser “cooperativos” y hacer realidad un I+D futurista (+S+In+IS), estamos condenando a muerte el futuro sustentable de nuestras diferentes regiones. ■

\* 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 (CEPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en [rutalogica@gmail.com](mailto:rutalogica@gmail.com)