



Bahía Blanca 24 de abril de 2017.-

## Corredores Logísticos en la actualidad

Si planteamos un somero panorama de la preeminencia de los pueblos originarios que habitaron la región Centro y suramericana, en materia de delimitar sus territorios y los senderos que los unían uno con otros. Debemos reconocer, también de manera muy elemental las diversas Macro Zonas en las que se encuentra segmentado el territorio Continental; cada una con sus respectivas potencialidades y atributos geográficos, sociales, productivos, financieros y económicos. Y esto es clave para interpretar el paso siguiente y que será conocer, también de manera sucinta **el funcionamiento de los Corredores Logísticos** dentro de cada una de estas **Macro Regiones o Macro Zonas**.

Es de distinguir que todas estas regiones, poseen **Corredores Logísticos de Cargas** adaptados a sus geografías y necesidades; por ejemplo, los territorios nutridos de espejos de agua, ríos, selva. Hablemos de viales. Algunos que si los poseen no los tienen desarrollados como tal. Otros son corredores internos de índole local, con las limitantes de tener que compartirlos con otros servicios y provocan el caos por todos conocidos. Pocos son Binacionales y no pensados como tales. Pocos también los Bioceánicos (aquellos que unen el Atlántico con el Pacífico). También está poco desarrollado el sistema Bimodal (Barco-ferrocarril). Algo más (Camión-ferrocarril) ello a nivel local (País) y nada Binacional. El sistema multimodal casi sin desarrollo; los que existen poseen líneas férreas hasta el límite cordillerano en el sur de los Andes, de ambos lados, pero falta la unión de las mismas con importantes tramos en kilómetros. Aunque existen dos proyectos bastante avanzados al respecto y uno que se encuentra en estudio aún; estos tres están focalizados como Binacional y Bioceánico y en el Cono Sur de América, en sus segmentos norte, centro y sur.

Tomando estas consideraciones sirve contemplar el siguiente informe, el que se aplica desde 2002; que comenzó a partir de las bases (las instituciones empresariales) y que luego fueron sumándose los actores públicos y gubernamentales. Algo que hizo que los **Corredores Binacionales y Bioceánicos** se transformen en lo que deben ser; **“actores relevantes para el desarrollo de las ciudades, regiones y países que lo forman”, sin tener que ingresar al componente “político”** que producto de su lógica burocracia (tan enraizada en los países latinoamericanos) termina postergando el desarrollo, que se aprecia de urgente. La siguiente entrega será también resumida, pero no menos importante; dado que amerita un tratamiento mucho más exhaustivo; como cada uno de los aspectos abordados en los párrafos anteriores.

No hace mucho apenas una década! Nos dimos cuenta que la **“Integración”** era la base de los comercios en el exterior, al menos para el 90 por ciento de las empresas pymes de Suramérica que pretendían progresar y pensaban en que la exportación podría ser la solución; ¡pero la veían muy lejana! Casi imposible.

Fue así que POR INTERMEDIO DE LA "POTENCIALIZACIÓN DE CIUDADES" y de sus bases productivas, se gestó la conformación de "RED DE CIUDADES", que interactúen entre ellas; comercien y se unan en pos de un mayor desarrollo regional. Ello iba a permitir actuar en conjunto, como PROVINCIA Y CON PROVINCIAS



**Bahía Blanca 24 de abril de 2017.-**

VECINAS... Las que por intermedio de un factor en común: "EL CORREDOR BIOCEÁNICO" les permitiría planificar acciones comunes: EMPRESARIALES, SOCIALES, CULTURALES, EDUCATIVAS, DE INTERCAMBIO TECNOLÓGICO, ETC. con los países vecinos, asociados a esta labor integradora y junto a ellos, POTENCIARSE, aún más, para llegar mejor estructurados a los mercados internacionales y los denominados "emergentes".

***La Inclusión Social y el Desarrollo Sustentable, es clave en este empeño...***

**Y** ello ocurrió porque el nuevo escenario global, reclama (desde aquel entonces) el crecimiento de la producción de bienes, tanto en cantidad como en calidad, así como la facilitación de intercambio. En este marco, surgen nuevas herramientas para el desarrollo: la cooperación entre los sectores público y privado, el asociativismo intermunicipal, la planificación estratégica.

**La** denominamos: **Integración**, que no solo se construye a escala nacional, sino también en el ámbito de cada región, Provincia y Municipio; tanto por parte de los sectores público y privado como del gubernamental. Construcción Regional y Local, que se encarna en la rica diversidad geográfica, histórica y cultural de cada uno de esos espacios sociales.

**Entonces** hubo que **Coordinar** estrategias de desarrollo regional; propiciar la radicación de inversiones productivas; fomentar el asociativismo entre los emprendedores; promover el comercio; posibilitar el acceso a los mercados globales; facilitar el acceso a la información, la capacitación y las nuevas tecnologías. Estas son algunas de las tareas que requieren una eficaz cooperación entre los sectores público y privado.

**Luego**, hubo que **Eslabonar** cadenas de producción con valor agregado, en los sectores complementarios de nuestras economías; anudar alianzas en aquellos otros reglones que permitan unir fuerzas para competir en el mundo y abrir nuevos mercados. Esos fueron algunos de los desafíos que hicieron de la **INTEGRACIÓN EMPRESARIAL**, una necesidad más que una opción.

**Muchas** de estas tendencias encarnan, a escala microregional a través de diversos organismos estatales, mientras que a escala macroregional, en tanto, se han desarrollado conceptos de Comités de Integración; Parlamentos Patagónicos, etc. Aquí se utilizó el de "**CORREDOR BIOCEÁNICO**".



Bahía Blanca 24 de abril de 2017.-



*Corredores Bioceánicos, Patagonia argentino-chilena. Y su radio de acción.*

Se puede identificar un claro faltante y está referido a la no correcta utilización de una de las herramientas claves para el desarrollo de nuestras producciones, como lo son las vías que nos comunican de punto a otro.

Un claro ejemplo, está dado en el ferrocarril, que por esta región ya cumplió 157 años de su fundación. Fue pensado por sus ejecutores de manera que no sea simplemente una herramienta fundacional, sino que, traspasara las fronteras; con propósitos similares. Los caminos, carreteras de antaño, también llevaban el mismo objetivo. Quién sabe por qué el "moderno" asfalto o pavimento solo se pensó y se limitó al orden nacional.



**Bahía Blanca 24 de abril de 2017.-**

En la actualidad, la demanda de alimentos de los mercados mundiales y la necesidad de exportar de nuestros países en el Cono Sur, hizo repensar el comercio; utilizando estas vías y mayores servicios. Aquí nació la necesidad de actualizar los mismos, transformando el por entonces único transporte, el ferroviario, con el moderno automotriz, transitando modernas carreteras en, un **sistema multimodal** (camión, tren, barco; sin descuidar el aéreo) hasta tanto se modernicen y unifiquen, de manera binacional -para el caso que nos ocupa, Argentina y Chile- las vías de comunicación y transportes. Es decir, que el ferrocarril y las carreteras sean de Océano a Océano. Estas (aún en el estado que se encuentran) nos acercan a mercados hoy, altamente competitivos y con una gran demanda de insumos, tal es el caso del Asia/Pacífico. De esta manera se constituyó en el Cono Sur, la oportunidad de **transformarse en "La alternativa"**, más corta y expedita de cruzar de un Océano a otro a través de los **Pasos Fronterizos y los Corredores Bioceánicos**.

Los hermanamientos entre ciudades; los convenios de cooperación entre gobiernos, entidades Internacionales Multilaterales y no Gubernamentales y entre universidades; la acción de las Cámaras empresariales, la realización de Ferias y misiones comerciales; la oferta de Circuitos turísticos integrados; la fusión de instrumentos aptos para el comercio internacional como son: las Zonas Francas, Polos Logísticos Intermodal y Multimodal, Parques Industriales, Polos de Desarrollo, Encadenamientos Productivos; Beneficios Arancelarios; entre otros; los intercambios académicos; de Pymes; la Integración Empresarial; la puesta en común de información e intercambios agropecuarios; los servicios logísticos mutuos con destino a terceros países; son algunos de los resultados alcanzados en una efectiva INTEGRACIÓN EMPRESARIAL POR LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS.

**Ricardo Ernesto Partal Silva**

**Presidente, Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas  
Autor, de Integración empresarial por los Corredores Bioceanicos  
(Registro Internacional de Derecho de Autor n° 322.792 -Original 2003-)**