

JUAN OLASCOAGA CEO DE MONTECON

“La Ley de Puertos fue un punto de inflexión que cambió para bien el funcionamiento del Puerto de Montevideo”



Por: Oscar Cestau @OCestau

Desde los inicios de la navegación, los puertos han sido lugares esenciales para el intercambio comercial, el desarrollo y progreso de las naciones. En el caso de Uruguay, la frase de que el país nació como un puerto esta ya acuñada, y así lo remarca Juan Olascoaga. Pero no basta con tener un puerto estratégico, como destaca el ejecutivo de Montecon, sino que hay que “trabajar, arriesgar, invertir y tomar definiciones”, involucrando en esa tarea tanto a ac-

tores públicos como privados. A su vez, resalta la apuesta de la compañía por Uruguay, con inversiones millonarias en la terminal portuaria en tiempos de desaceleración y baja de la actividad.

Hace unos años, la realidad del puerto de Montevideo era otra: escaso movimiento, poca actividad e infraestructura ociosa eran la tónica. ¿Qué hechos determinaron un desarrollo del puerto, y en definitiva, posicionaron a empresas de servicios portuarios como Montecon? Uruguay nació como un puer-

to, esa es una vieja frase que no deja de ser verdad. Es más, Uruguay tiene sentido como país en la medida que tuvo un puerto competitivo y con muchas ventajas sobre el puerto de Buenos Aires. Ese puerto se fue desarrollando en la medida que la economía uruguaya fue creciendo, lo mismo que el comercio internacional. Al igual que otras terminales de la región, el puerto fue cambiando, por ejemplo, con la llegada de los primeros contendedores, en la década del 60. Eso llevó a que se produjera una reconversión muy grande, transformando un puerto que era intensivo en

mano de obra en uno cada vez más intensivo en tecnología. En julio, la ANP cumplió 100 años, lo que marca que fue un puerto hecho por gente con un sentido de visión de futuro muy importante. Muchos de los muelles que hoy seguimos utilizando fueron hechos hace más de 100 años, y si bien algunos fueron refundados, en su mayoría conforman el puerto que Uruguay heredó de esos visionarios que lo proyectaron.

¿Qué papel jugó en ese desarrollo la Ley de Puertos? La Ley de Puertos del año 92 fue un hito muy importante. Más allá de la obra y la infraestructura en sí del puerto, la ley cambió la gestión portuaria. Eso, de alguna forma, generó lo que es hoy la actividad por-

operando; donde forman parte la ANP, las empresas y los trabajadores. La ley fue un punto de inflexión muy importante que cambió para bien el funcionamiento del Puerto de Montevideo.

¿Cómo fue la evolución de Montecon en este contexto?

Montecon nació en el 2000 y ya tiene toda una historia. En su momento era una conjunción de empresas, en su mayoría de operadores portuarios y líneas marítimas, y en el 2007 dio un giro muy importante en la medida que su gestión fue tomada por Schandy Ultramar. A partir de ese momento ha cambiado mucho la forma de gestionar, de gerenciar, los valores de la empresa su proyección de futuro, sus proyectos... Montecon comparte un grupo más numeroso, que es Schandy, que a su vez tiene un compromiso y una trayectoria en el puerto que lo posiciona hoy como una empresa referente y protagonista de los grandes cambios que la terminal ha tenido.

El desarrollo del sector es constante. ¿Cuál es el plan de Montecon para seguir creciendo?

El desarrollo de Montecon también viene de la mano con el crecimiento de la economía y de un hecho económico mundial, que es la contenerización de la carga. La carga cada vez se conteneriza más porque, de alguna forma, el contenedor ha sido un mecanismo de estandarización del comercio internacional. Lo que antes se manipulaban en forma de carga suelta o incluso a granel, hoy se conteneriza, como recientemente la soja o la pasta de celulosa, entre otras cosas.

A su vez, el futuro de Montecon está íntimamente ligado al Puerto de Montevideo. Hoy, a 100 años de la fundación de la ANP, creo que amerita un momento de reflexión, de reconocer a quienes nos precedieron y establecer sobre cuál es el desafío que tenemos por delante, y qué puerto queremos

Apuesta a largo plazo

Montecon realizó una inversión millonaria al adquirir dos grúas móviles construidas especialmente para trabajar en el puerto. En ese sentido, Olascoaga dijo a CRÓNICAS que en un momento de incertidumbre de la economía, y del puerto en particular, donde “muchas empresas juegan a la retranca”, Montecon está dando

una muestra de compromiso real trayendo dos grúas móviles que entre las dos cuestan 10 millones de dólares, sin una certeza de cómo viene el mercado en el futuro. “Las estrategias de las empresas que están en los puertos son a largo plazo y no deberían depender de la coyuntura, con lo cual más allá de la desaceleración que

hoy es real, que muestra un panorama desfavorable e incierto, Montecon y el grupo Schandy han decidido seguir invirtiendo”, remarcó el ejecutivo.

Diseñadas a pedido de Montecon, y construidas por la compañía austriaca alemana Liebherr Maritime Cranes, dichas grúas tienen una altura de 57.4 metros, y son las

mayores del mundo en cuanto a su alcance (64 metros), con alcance para 21 filas de contenedores.

“Hay todo un reordenamiento de los barcos en el trading internacional, por lo que es posible que en un período no muy lejano vengan barcos de más de 19 filas al puerto y hay que estar preparados”, explicó.

para los 20, 40, 50 y 100 próximos años -con escenarios en el corto, mediano y largo plazo-, y cuáles van a ser las reglas de juego. Obviamente, eso a quien primero le compete definirlo es a la ANP, junto con el Ministerio de Transporte, pero también en un diálogo muy abierto y armonioso con los operadores privados, empresas y trabajadores.

“Creo que por los próximos años el puerto de aguas profundas va a ser el Puerto de Montevideo... necesariamente lo va a ser”.

¿Uruguay va en sintonía con la tendencia mundial en el desarrollo de servicios portuarios? El Puerto de Montevideo ha acompañado el desarrollo que otros puertos de la región han tenido, aunque quizás de una forma no tan actualizada como uno pretendería. De todas formas, sigue siendo un puerto competitivo e interesante, en el cual las grandes líneas oceánicas aún hoy recalcan y tienen sus bases de operaciones en Montevideo. Pero es un puerto que no puede quedarse quieto. Entiendo que ya es hora que defina su plan maestro y un nuevo paso en su modernización. Los puertos requieren permanentemente modernizar su infraestructura, no solamente a nivel de muelles o de calado, sino en lo que tiene que ver con equipamiento. Los puertos deben acompasar los requerimientos y las necesidades de sus clientes tanto en contenedores, como carga suelta, a granel, o cualquier tipo de carga. Hay requerimientos que el puerto va a tener que tomar en cuenta en un corto plazo de forma tal de mantener su carrera competitiva con los puertos de la región, como por ejemplo, atender grandes barcos con productividades acordes a las navieras más importantes.

¿Hay una planificación en ese sentido? Algo se está haciendo... La ANP ha encarado obras, algunas de ellas no culminadas, como el Muelle C, que le va a dar espacio al Puerto. También

la movilización de la actividad pesquera al Puerto de Capurro. Que se concreten esas obras en tiempos razonables van a ser espacios ganados al puerto. Creo que todavía faltan decisiones respecto a qué tipo de equipamiento se va a permitir usar, cómo va a manejar sus áreas, cómo afrontar nuevos desafíos. Hoy está sobre la mesa el tema de UPM... Ahí habría que ver si la salida de esa celulosa se hará por el Puerto de Montevideo, en qué áreas, cómo lo va a hacer y en qué modalidad. Hoy el puerto se enfrenta a desafíos propios del país y a otros que impone la competencia presente en la región. El nuevo gobierno argentino también tiene planes y proyectos para las terminales porteñas -Buenos Aires en particular-, y está planificando en un corto plazo licitar dos de las cuatro terminales, con lo cual uno supone que van a ser dos competidores muy fuertes que van a tratar de quedarse con la carga que hoy comparte con el Puerto de Montevideo, que son los trasbordos tanto de Paraguay como de Argentina. Los puertos de Río Grande

que estar guiado y enmarcado en un plan maestro, que tiene que ser visible, compartido y debidamente comunicado a todas las partes.

Casi como una política de Estado... Yo creo que la actividad portuaria es una política de Estado. Ha sido una de las pocas áreas cuya política ha trascendido gobiernos. De hecho, la Ley de Puertos es de 1992 fue impulsada por el Partido Nacional, y es una ley que, de alguna forma, ha sido reconocida por sus bondades por parte de todos los partidos que lo han sucedido y nadie habló de cambiarla.

¿Qué factores juegan a favor de nuestro país para obtener un mejor posicionamiento regional? Uruguay tiene un factor histórico, que es el calado natural. Hoy ya ese calado natural no es suficiente, por ejemplo, con respecto a Buenos Aires. Hoy hay que seguir dragando y profundizando tanto el canal de acceso como los muelles del Puerto de Montevideo. Pero

“Hoy el puerto se enfrenta a desafíos propios del país y a otros que impone la competencia presente en la región”.

de la región que son mucho más complejos. El sistema aduanero es flexible y transparente, y en los últimos años ha mejorado notoriamente, porque sin dejar de tener su rol fiscalizador, también ha tenido un rol facilitador, lo cual desde el punto de vista comercial es una ventaja frente a puertos de la región mucho más complejos. Además, sigue siendo parte de la hidrovia lo cual, en una competencia con Buenos Aires por la carga paraguaya, está en nuestras manos poder captarla. Acá tenemos gente capaz, trabajadores idóneos, empresas pujantes... Yo creo que hay muchos argumentos para competir en condiciones favorables; pero hay que trabajar,

el puerto de aguas profundas va a ser el Puerto de Montevideo... necesariamente lo va a ser. A la mayoría de los que estamos en la comunidad portuaria un puerto de aguas profundas nos parece una buena idea desde el punto de vista geopolíticamente estratégico, pero al momento de hoy no tiene carga que lo sustente. Siempre se estimó que para que fuera viable la inversión que requería el puerto de aguas profundas -que siempre se mencionó tendría un costo de unos 1.000 millones de dólares-, se precisaba una carga de 90 millones de toneladas por año, que hoy Uruguay no la tiene, y tampoco lo tiene la región. Más allá que es una idea que no hay que abandonar, hay que testear sistemáticamente para ver cuándo es el momento; eso depende de que exista la masa crítica para empezar a desarrollarlo. Está muy bien haber definido cuál es su ubicación y demás, pero repito que hoy cuando hablamos del puerto de aguas profundas hay que pensar en el Puerto de Montevideo, que sin dudas requiere inversión y



también juegan su rol, por lo cual el Puerto de Montevideo está en una zona de alta competencia, que exige definiciones e inversiones tanto públicas como privadas. Todo eso tiene

la ventaja de una Ley de Puertos muy buena. Su rol de puerto libre le da innumerables ventajas para sus clientes. El sistema es limpio, transparente, a diferencia de los puertos

arriesgar, invertir y tomar definiciones.

¿El país necesita un puerto de aguas profundas? Creo que por los próximos años

ampliación. Es un puerto que todavía tiene para crecer internamente, por ejemplo hacia el lado de Puntas de Sayago. Ahí hay 90 hectáreas que hoy están sin explotar. ●