

## Alejandro Ruibal: "Hay que trabajar un nuevo sistema de movilidad"



**Sostiene que hay que encontrar una obra que a Montevideo la sacuda y está convencido de que la movilidad urbana pasa a ser la clave para dinamizar la capital del país.**

De profesión ingeniero, Alejandro Ruibal es vicepresidente Comercial y de Operaciones en Saceem, la empresa constructora que participa de las dos mayores obras de infraestructura que se llevan adelante, el Ferrocarril Central y el viaducto del Puerto de Montevideo. Sostiene que hay que encontrar una obra que a Montevideo la sacuda y está convencido de que la movilidad urbana pasa a ser la clave para dinamizar la capital del país.

-Saceem participa de dos de las obras más grandes de Montevideo: el viaducto en el Puerto y el Ferrocarril Central. ¿Cómo vienen?

-La más grande es el Ferrocarril Central. La obra viene totalmente lanzada. Estamos trabajando a lo largo de toda la traza que es Montevideo-Paso de los Toros. Ya se desmanteló toda la vía vieja y empezamos a hacer todas las obras que van por debajo: desagües, alcantarillas, reforzar los puentes. Ya se compraron todos los nuevos rieles, se instaló la fábrica de durmientes, que son de hormigón de última generación. Es una fábrica que se instaló en Florida y empieza a fabricar la semana que viene. Hay que hacer 550 mil durmientes, a razón de 30 mil por mes.

-¿Y aquellas expresiones del ministro de Transporte sobre algunos atrasos?

-Ahí lo que se refirió el ministro son las expropiaciones. Todavía no han terminado las expropiaciones que a lo largo de la traza se tienen que expropiar. Eso lleva un atraso y están intentando recuperar el tiempo.

-¿Cuándo prevén entregar la obra para que empiecen a rodar los trenes?

-Tenemos un cronograma, estamos hablando de fines de 2022, principios de 2023. Por otro lado la obra del viaducto del Puerto, implicará una cantidad de obras dentro del Puerto. Viene muy, muy bien. Va a estar pronta en el segundo semestre del año que viene y va a cambiar el paisaje de Montevideo, de la bahía porque va a ser muy vistosa con un puente arco que de noche se va a iluminar.

-Hay gente que se queja por todas las obras que se han desplegado al mismo tiempo en la ciudad. Remarcan que han truncado Montevideo. ¿Qué explicación le encuentra?

-En los últimos dos años se concentraron muchas obras viales en Montevideo, es cierto. Pero estás hablando con un constructor. Yo entiendo que invertir en construcción, en infraestructura es muy importante. A veces vale la pena aguantar el período que lleva la obra para después usufructuar durante muchos años y genera una mejora o seguridad vial, o embellece la ciudad, o levanta un barrio, o logística y baja costos. La ciudades tienen que invertir y el costo de la incomodidad de sobrellevar la obra creo que hay que mitigarlo con una buena planificación. Una buena planificación de desvíos y comunicacional al ciudadano. La clave también está en cumplir los plazos.

-¿Había un atraso en las obras que pueda dar esa idea de que se juntó todo al final en este último tiempo?

-Lo que creo que complica es la modalidad con que se compran las obras en Uruguay, con que se definen por decirlo sencillo. El tiempo que se pierde entre que surge la idea, se preparan los pliegos y se adjudica lleva mucho tiempo. Cualquier gobierno departamental arranca y sus planes de obras empiezan a ejecutarlos en el cierre de su período. Creo que es tiempo de repensar la forma de contratación de obras y el propio TocaF. Tiene que haber un proceso garantista, pero mucho más ágil.

-¿Cómo tendría que pensarse el Montevideo del futuro? En cada campaña se pone la discusión sobre el famoso tren de la costa que termina solo en ideas.

-Montevideo es una ciudad divina con una ubicación geográfica tremenda. Hay que mirar la historia y cómo se creó la rambla de Montevideo por los años 20. Nosotros tenemos que descubrir la “nueva rambla”. Hay que encontrar algo que a Montevideo la sacuda, y nos permita con ese proyecto revitalizar la ciudad. Levantar barrios que están medio dormidos. Para mí pasa por trabajar sobre un nuevo sistema de movilidad urbana, me queda clarísimo que viene por ahí. Me queda claro que el Centro hay que buscarle un proyecto para revitalizarlo, junto con la Ciudad Vieja. La movilidad pasa a ser la clave para dinamizar la capital.



-¿Tienen algún estudio que indique que la ciudad pueda saturarse como las grandes metrópolis como San Pablo o Ciudad de México?

-Yo diría que los números rompen los ojos. Si uno mira lo que está pasando con las ventas de pasajes de transporte colectivo que caen, y caen y caen... No hablo tanto del congestionamiento, pero sí de que cada vez le sacás más espacio a los transportes eficientes como el público, para darle más lugar al transporte individual. Y eso genera mayores costos porque hay que invertir más en calles. Por algo las ciudades bien balanceadas y equilibradas tienen un buen sistema de transporte público. El mundo apunta para ese lado.

-¿Ven algo de esto en la campaña departamental?

-El tema está en la discusión electoral. Ha madurado. Los distintos actores están viendo este tema. Las propias compañías de buses están dispuestas. Los constructores y desarrolladores también estamos en esa línea, para que pueda aparecer un proyecto global que sacuda la ciudad en el buen sentido y genere un nuevo Montevideo como cuando pasó con la rambla hace casi 100 años.

-El tema es la plata. ¿Cómo se financia todo esto?

-Estamos hablando de un proyecto que te va a cambiar la ciudad para los futuros 50 años o más. Parte puede salir del presupuesto local y nacional. Pero también puede surgir que se genere valor a raíz de esas obras. Porque hay zonas que si se reorganizan se desarrolla más construcción y allí se paga más impuestos y más contribución: es decir, más dinero que entra para poder reinvertir. La infraestructura hay que pagarla, no estamos hablando de un negocio lucrativo, no se va a pagar con los boletos. Es una inversión que tiene que hacer el país y que es necesario. Si se mejora la movilidad viene la eficiencia general del país.

-¿Qué complicaciones puede haber de no hacerlo?

-El tema de cuánto demoramos las cosas en Uruguay es el costo hundido. Tenemos costos hundidos por muchos lugares, y que la gente se empieza a acostumbrar, pero generan ineficiencia. Lo que va a pasar es que las ciudades se vuelven más incómodas, más caras, menos agradables. El que diseña la ciudad tiene que pensar eso. ¿Qué es lo que veo? No es de un día para el otro que la ciudad no se va a poder circular más. Pero previo a la pandemia estaba medio complicado para moverse en determinadas zonas a las horas pico. En algún momento hay que atacar el problema. No es que de un día para el otro la ciudad se tranca toda, sino que se trata de un proceso y Montevideo merece ir a otro estándar. Tenemos que cuidar los derechos de todas las personas para que realmente pueda haber un buen sistema democrático de movilidad.

-¿Cómo se manejan cuando el Pit-Cnt hace un paro, por ejemplo por el Presupuesto Quinquenal o la LUC, y termina afectando a la construcción?

-Acá cada uno tiene que defender su derecho y el rol de los sindicatos es importante. Soy de los que creo que se necesitan, que son un jugador central para mantener los equilibrios. Pero somos un país que está en competencia con otros países. Y cuando se afecta la competitividad, se dificulta. Creo que se debería trabajar para no llegar tan rápido a las medidas de paro o de huelga.

-¿Ve que en algunas de esas medidas hay posicionamientos políticos partidarios e ideológicos?

-Sin lugar a dudas hay sindicatos, algunos más que otros, que tienen influencia ideológica. Eso me queda claro, y las decisiones que toman muchas veces están teñidas de ideología. También hay otros, gente muy pragmática, que entienden la situación que vive el país y ponen eso en la balanza.

-¿Cómo entiende que se tienen que manejar las negociaciones laborales en esta época de pandemia?

-El sector de la construcción ha sido de los privilegiados en este tema porque paró muy poco y hay proyectos muy grandes que tienen un piso de actividad. Pero en general hay que cuidar el empleo. Es lo primero que se destruye, y una vez que se pierde un puesto de trabajo, recuperarlo es muy difícil, por todo lo que tiene que ver la tecnología. Llegó el momento de verdad para cambiar la manera de tratar la negociaciones salariales. Es el momento en que la productividad tiene que dejar de ser un nombre y un concepto abstracto para pasar a ser algo que el trabajador tiene que cobrar como parte de su salario. No es un tema fácil, pero hay que encararlo de verdad. Tener empleados mal pagos es del siglo pasado, o del siglo XIX. Quedarme contento porque pago salarios bajos y compararme con los países que pagan bajo es para mí algo de mínima y un razonamiento muy bajo. Lo que tenemos que hacer es compararnos con los mejores de la clase: con Alemania. Que tiene buenos salarios, pero tiene una productividad altísima. ¿Cómo lo hacen? Y con tecnología, con formación del trabajador. Sin perder innecesariamente horas. Así es como el producto final empieza a mejorar. Ahora, si para bajar tus costos lo único que pensás es pagarle menos al trabajador, eso en definitiva tiene patas cortas. Es arcaico.



-Usted fue uno de los encargados de hacer el estadio de Peñarol. ¿Qué hay que hacer con el Estado Centenario?

-El Centenario merece una refacción, no un proyecto faraónico, no es necesario. Pero se puede hacer un lindo proyecto, porque hay gente muy capaz acá. Es un monumento histórico y una estructura muy buena. Hay que hacer un gran reciclaje, pero además meter al Estadio dentro de un programa para todo el parque de los Aliados (Parque Batlle), y ahí es cuando entramos en el tema de toda la movilidad. Al Estadio hay que darle vida de otras cosas. Generar nuevos emprendimiento asociados: oficinas, puede ser un tranvía para llevar y traer gente de forma masiva y rápida a ese punto central de la ciudad. Tiene que estar enmarcado en esa gran refacción para pensar el Montevideo 3.0.

-¿Tienen consultas de inversores que se quieran venir a instalar en Uruguay?

-Este capítulo del coronavirus lo que hizo, sin lugar a dudas, fue mejorar mucho nuestra imagen frente a los extranjeros. Tan así es que muchos de los socios europeos, en broma, pero en serio te dicen: me quiero ir a vivir ahí. Se generó una buena marca.

-El tema es si realmente se vienen.

-Claro, ese es el otro tema. Puede venir alguien que ya esté salvado, se compre una propiedad y no precise trabajar. Ese puede venir, a no ser que se aburra por el ritmo de la ciudad. Porque hay gente que necesita otro ritmo. El que quiere venir y tiene que generar una actividad hay que ver si es para exportar o para el mercado interno y ahí es cuando entran a mirar los números. Ahí es cuando cae la ficha de la realidad. Después está el que quiere venir a laburar. Como vinieron venezolanos o dominicanos, pueden llegar a venir muchos argentinos. Si realmente Argentina se desbarranca del todo. Que vengan a trabajar, a comer. ¡Quién iba a pasar que en Venezuela la gente se fuera por millones! No estoy diciendo que esté por pasar eso en Argentina. Pero no descarto ningún escenario.