



# JUNTA DEPARTAMENTAL DE RÍO NEGRO



## ACTA 87

PRESIDE EL SEÑOR EDIL

DANIEL VILLALBA  
*Presidente*

**Sesión extraordinaria de fecha 16 de enero de 2024**

## ACTA 87

En la ciudad de Fray Bentos, el día 16 de enero del año 2024, siendo las 18:00, celebra sesión extraordinaria la Junta Departamental de Río Negro.

### TEXTO DE LA CITACIÓN:

«La Junta Departamental de Río Negro se reúne el **día martes 16 de enero de 2024**, a la **hora 18:00**, en sesión extraordinaria, a efectos de considerar el siguiente:

### ORDEN DEL DÍA

- Recibir en Sala al señor Intendente de Río Negro, de acuerdo con lo resuelto en sesión de la Corporación de fecha 2 de enero de 2024, a fin de considerar las generalidades del contrato con la empresa Teslights International SA y el sistema que se utiliza para el cobro de las fотомultas.

Fray Bentos, 15 de enero de 2024

LA SECRETARIA»

### Asistencia Sesión Extraordinaria

**Asisten:** los siguientes señores Ediles:

TITULARES: Fabricio Tiscornia, Griselda Crevoisier, Edén Picart, Silvia Barrientos, Natalia Fernández, Pedro Roldán, Samuel Bradford, Roberto Bizoza, Marcos Burkhardt, Roque Anderson, Esteban Palmina, Fernando Quintana, María Duffaut, Marcelo Casaretto, Irma Lust, Mercedes Cuervo, Julio Dimitrioff, Rodolfo Casanova, Walter Cardozo, Juan Sardella, Jorge Burgos, Raúl Bodeant, Karina Sánchez y Álvaro Falcone.

SUPLENTES: Nelson Villalba (i), Édison Krasovski (i), Álvaro Deballi (c), María Olivera (c) y Washington Acosta (c).

Durante el transcurso de la sesión ingresan a Sala los señores Ediles titulares: Laura Damasco (18:02), Luján Conde (18:04) y Alfredo Gorla (18:06).

**Faltan:** CON LICENCIA: Pablo Delgrosso y Alberto Rivero.

CON AVISO: Daniel Porro.

SIN AVISO: Guillermo Techera y Roberto Wilkinson.

**Invitados:** Intendente de Río Negro, Omar Lafluf; Secretario General, Pablo Flores; Director General, Marcelo Linale; Director General de Hacienda, Ángel Nocerino; Director de Tránsito, Nazario Pomi, y asesor Ricardo Gorosito.

**Secretaría:** Laura Vittori (Secretaria) y Mabel Casal (Subsecretaria).

**Taquígrafas:** Marcia Matera, Lorena Demov, Mónica Grasso, Lucía Pereyra y Karina Georgeff.

SR. PRESIDENTE. Buenas tardes para todos, señores Ediles, funcionarios, señores de la prensa y vecinos que están presentes en la barra.

Estando en hora y en número vamos a dar inicio a la sesión extraordinaria convocada con motivo del llamado a Sala al señor Intendente, de acuerdo con el texto de la citación.

- Recibir en Sala al señor Intendente de Río Negro, de acuerdo con lo resuelto en sesión de la Corporación de fecha 2 de enero de 2024, a fin de considerar las generalidades del contrato con la empresa Teslights International SA y el sistema que se utiliza para el cobro de las fotomultas.

SR. PRESIDENTE. Antes de comenzar voy a solicitar a Secretaría –ya que por suerte tenemos mucha gente en la barra– que se lean los artículos 201º y 202º para que todos conozcamos cuáles son los derechos y obligaciones que tenemos dentro de esta Sala a efectos de que la reunión se dé dentro del marco que el Reglamento establece y sea fructífera para todas las partes. ¿De acuerdo?

Tiene la palabra la señora Secretaria.

SRA. SECRETARIA. Artículo 201º: *«Es libre la asistencia de público a las sesiones en el lugar destinado para ello, salvo cuando la Junta resuelva lo contrario».*

Artículo 202º: *«A los concurrentes a la barra les está prohibida toda demostración o señal de aprobación o desaprobación, y la Presidencia hará salir de ella a quienes faltaren a estas disposiciones. / Podrán ser desalojados por resolución de la Presidencia en caso de desorden, pudiendo suspenderse la sesión durante el desalojo».*

SR. PRESIDENTE. Bien.

También de acuerdo con el artículo 196º del Reglamento que nos rige tengo que darle la palabra al señor Edil Dimitrioff, que fue quien en la reunión pasada –aprobada por unanimidad– solicitó el llamado a Sala del señor Intendente.

Tiene la palabra el señor Edil Dimitrioff.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Gracias, señor Presidente.

Buenas tardes para todas y todos. Señor Intendente, gracias por su asistencia y la de su gabinete y asesores externos que nos visitan. Señor Intendente, cabe recordar que ya tuvo algún asesoramiento externo la última vez que tratamos este tema. A nuestro entender no fueron felices las intervenciones de por lo menos dos de los invitados del Sucive que concurrieron y sería bueno hacer una introducción a través de un retome de aquella visita suya cuando concurrió acompañado con el asesoramiento del Sucive por

este mismo tema. Contamos con la versión taquigráfica de lo que hablamos en aquel momento, cuando lo acompañaron el señor Pigola, de la Dirección de Tránsito de Maldonado; el señor Matediera, de la Dirección de Tránsito de Canelones –miembros del Sucive–, y el Presidente Director del Sucive, señor César García.

En el repaso de aquella versión taquigráfica vale destacar alguna intervención del señor Intendente cuando dijo: *«quisimos venir lo antes posible para asumir un error que cometimos y me hago responsable»*. A eso lo tenía marcado porque en realidad después presentamos un asunto entrado y lamentablemente no tuvimos los votos necesarios para tratarlo sobre tablas, pero el material me sirvió para hoy.

El señor Intendente continúa diciendo: *«creo que es necesario y capaz hubiese sido la respuesta que no dimos en el pedido de informe, las cámaras están absolutamente homologadas y fiscalizadas por el LATU. Hoy trajimos para dejar... [hace un silencio después de eso y continúa] Por supuesto tenemos la respuesta al pedido de informe ahora, pero está todo el control y la fiscalización de todas las cámaras que están puestas»*. Esta versión es del 7 de marzo de 2023. Cuando dice: *«hoy trajimos para dejar...»* obviamente se refiere a las certificaciones que le pedíamos de los equipos.

Más adelante dice: *«La licitación se publicó, se hicieron todos los oficios necesarios, se dieron todos los plazos, se presentó, se evaluó y se adjudicó en las condiciones que se exige...»*. Esto fue por un cuestionamiento que hicimos en cuanto a algunas dudas sobre el proceso licitatorio, sobre todo en los medios que se había publicado y el tiempo que había estado a consideración, que fueron apenas 14 días.

*«Con respecto a las notificaciones... no se puede notificar individualmente»*. Señor Intendente, en esto vamos a ser contestes porque la verdad es que no comparto lo que ha decidido el Congreso de Intendentes en pleno en cuanto a que las Intendencias obligatoriamente notifiquen por el Diario Oficial. Es una pequeña trampa que le hacemos al contribuyente dejando librado a cada una de las Intendencias que decida otro método de notificación. Los Intendentes son de carne y hueso como nosotros y reciben otro tipo de notificaciones como nosotros, los contribuyentes, y todos sabemos que nadie –nadie– lee el Diario Oficial; por lo tanto, es improbable que alguien se entere de que está multado.

Decía el Intendente el 7 de marzo: *«Con respecto a lo que cobra la empresa es cierto que es 50 y 50»*. Expresaba también: *«Acabo de manifestar y vine a reafirmar que hay homologación, fiscalización y control de las cámaras por parte del LATU»*.

Más adelante: *«Como dije al inicio, en este momento estamos en un período de transición y ese período hace que estén vigentes tanto los artículos 10 y 39 del decreto del año 2005, que establecen cuál es el tipo de sanción que el Sucive tomó a instancias de la Intendencia de Río Negro para aplicar determinado tipo de multas; y son las que están vigentes hoy. O sea que el debate se centra pura y exclusivamente en eso»*. Para recordar, los artículos 10º y 39º hacen referencia a la objeción que le hacíamos en representación de 6.000 multados a setiembre de 2023 –6.010 multados por pisar la línea blanca–. El señor César García, Presidente del Sucive, tuvo –para nosotros, no esperamos que usted, señor Intendente, lo comparta– el desagrado de afirmar y ratificar su postura y la de su Dirección de Tránsito –que lamentablemente es la nuestra también– de que pisar la línea blanca constituía una falta y que además la Intendencia de Río Negro era fuente de inspiración para el Sucive, lo cual no se vio reflejado en la inmediatez porque hasta la fecha el Sucive no aplica multas por pisar la línea blanca en ningún otro departamento. De hecho, más adelante podemos ver que las expresiones del propio señor Pigola –que precisamente no se caracteriza por ser frenteamplista–, Director de Tránsito de la Intendencia de Maldonado, no comparte textualmente y de hecho da un concepto

contundente en cuanto a no entrometerse en este tipo de asuntos de orden departamental. Dice: *«las multas tienen una alta carga...»*. Perdón, es el señor César García el que hablaba sobre la línea blanca. Disculpe, señor Intendente.

Dice el señor César García, Presidente del Sucive... –para nosotros, comentario frenteamplista: ¡en qué manos estamos!–: *«las multas tienen una alta carga subjetiva en el momento de la aplicación, que tiene que ver mucho con la función que cumple el inspector –con cómo lo ve–. Un hecho puede ser el mismo: “esto” es un vaso vacío, cómo lo ve cada uno de ustedes es distinto porque lo están mirando desde un ángulo diferente»*. Vaya si será necesario que el juicio por el que se establece la multa, que implica un dinero que va a pagar el contribuyente, sea objetivo. Es imposible que haya subjetividad.

Continúa García: *«la línea blanca no es la regulación de fondo. La regulación de fondo es el derecho del peatón a ser respetado en su libre tránsito por la ciudad»*. *«...tuvimos en cuenta desde el Congreso de Intendentes para trabajar en el marco de la reglamentación de la futura ley, y sí se tuvo en cuenta la normativa de Río Negro y sí se tuvo en cuenta en ese espíritu»*. Nunca lo entendimos, pero como no obtuvimos el tratamiento sobre tablas cuando la señora Edila Karina Sánchez presentó el ingreso de este tema para tratarlo y elevar a usted todas estas objeciones de sus asesores del Sucive, no lo pudimos explicar. Nunca entendimos a qué espíritu se refería porque en el texto explícito de la normativa de tránsito de Río Negro no existe la violación a la línea blanca como una infracción de tránsito. (mg)/ Dice: *«La norma es la del 2005, sigue vigente. Pero si no lo fuera hay varias más [cita algunas más]»*. Luego dice: *«podría no haber línea blanca y hay otros parámetros que la normativa de Río Negro tiene en cuenta para calificar si hubo una vulneración o no de los derechos del ciudadano cuando está cruzando la calle, del peatón»*. Precisamente lo que la inmensa mayoría de la gente ha reclamado de las 6.010 multas que hasta setiembre se le aplicaron por pisar la línea blanca es que en todas las fotos que les mostraban nunca había un peatón –nunca–. Pero a pesar de ello desconozco por qué César García insistía con que se invadía el derecho del peatón que estaba cruzando la calle –si una razón biológica le impedía el razonamiento o una convicción o un dogma–. En las fotos nunca hubo un peatón.

Juan Pigola, Director de Tránsito de la Intendencia de Maldonado, otra con graves problemas de fotomultas sobre todo por la expansión, la explosión de la cantidad de equipos instalados en la ciudad, dice: *«Cuando escucho hablar de la línea blanca me río un poco [lamentable], son conceptos que evidentemente tienen que ver con una expresión pueblerina»*. Es lamentable esa expresión de un individuo con este cargo para catalogar, diferenciar y estigmatizar a un ciudadano del interior. Estoy seguro de que usted la comparte, señor Intendente...

SR. PRESIDENTE. Señor Edil, le solicito que vaya al tema.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Estoy en el tema. Estamos intercambiando sobre fotomultas con el señor Intendente.

SR. PRESIDENTE. Si nos vamos por las ramas... Creo que esas consideraciones no tienen nada que ver.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Está bien.

Dice Pigola: *«Quiero simplemente leerles algunas cosas que están encuadradas dentro de la legislación nacional. / Para mí esa línea blanca es el límite del tránsito vehicular y el comienzo del espacio peatonal, del cruce peatonal. Para que haya un mejor*

*entendimiento, es el alambrado entre el auto y el peatón. Y nadie está autorizado a cruzar el alambrado del campo de nadie...». En fin, hace todo un desarrollo...*

Después dice: *«Voy a ir al Manual Interamericano que utilizan desde el año 1999 el Ministerio de Transporte y también las Intendencias...»*. Refiere a la línea blanca como una línea ancha, continua, dispuesta a lo ancho de uno o varios carriles..., sentido de circulación... La verdad es que no entendíamos cómo a este señor que asesoró al señor Intendente en esa visita se le puede ocurrir citar el Manual Interamericano. Usted, como nosotros, señor Intendente, sabe que si le explicamos al contribuyente que le estamos aplicando una multa de acuerdo con el Manual Interamericano vamos a tener poca credibilidad.

Dice: *«Podrán señalizarse con demarcación horizontal, señalización vertical o señalización luminosa»*. Habla de señalización al referirse a la línea blanca cuando en realidad antes César García hablaba de la normativa de tránsito del departamento de Río Negro del año 2005...

SR. PRESIDENTE. Discúlpeme, señor Edil...

Tiene la palabra el señor Edil Quintana.

SR. FERNANDO QUINTANA. Gracias, señor Presidente.

Disculpe, pero el texto de la citación dice: *«Recibir en Sala al señor Intendente de Río Negro, de acuerdo con lo resuelto en sesión de la Corporación de fecha 2 de enero de 2024, a fin de considerar las generalidades del contrato con la empresa Teslights International SA y el sistema que se utiliza para el cobro de las fotomultas»*. En ningún momento dice de analizar las exposiciones de la gente del Sucive en oportunidad de su concurrencia a otra reunión. Lo único que le pido es que se circunscriba al tema y aprovechemos estas escasas cuatro horas para sacarle el jugo a esta reunión.

Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Dimitrioff.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Gracias, señor Presidente.

De las cuales ya vamos perdiendo tres con la interrupción.

En realidad, la línea blanca es una de las cuatro infracciones que se le adjudicaron al sistema fotomultas a cargo de Teslights International SA. Dígame en qué parte de lo que estoy leyendo sobre las 6.010 multas subidas al Sucive hasta setiembre del año 2023 no me refiero al intercambio de generalidades del sistema fotomultas.

SR. PRESIDENTE. Yo entiendo que usted se está refiriendo a lo que se dijo en aquella reunión a la que vinieron...

SR. JULIO DIMITRIOFF. Línea blanca, 6.010 multas. Línea blanca, 6.010 multas...

SR. PRESIDENTE. Le pido que vuelva al tema para el cual fue citada esta reunión. Se le acaba de leer, pero si quiere lo hacemos nuevamente.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Si el señor Edil que pidió la interrupción no lo entiende le solicito mayor concentración porque estoy hablando de una de las cuatro infracciones que están siendo objetadas dentro del marco del sistema fotomultas –una de las cuatro

infracciones—. Lo que cito es la segunda palabra del señor Intendente porque acudieron a esa Mesa como asesores del Intendente, no los convocó Dimitrioff, los convocó el Intendente, son la segunda palabra del Intendente hablando de una de las 6.010 multas: línea blanca...

Perdón, ¿pidió la palabra, señora Edila?

SR. PRESIDENTE. No. Al uso de la palabra lo concedo yo, señor Edil. Por ahora es así.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Tranquilo, tranquilo.

Continúo. *«Sobre las conceptualidades particulares del departamento con respecto a los criterios del Ejecutivo y del Legislativo, los dejo en libertad de opinión porque sería una falta de respeto de mi parte entrometerme [lo dijo Pigola]. No hay nada que le dé las garantías más seguras que una fotomulta, porque la subjetividad muere con la prueba presente»*. Antes el Presidente del Sucive habló de la subjetividad como defensa de la multa.

Luego expresa: *«Hay una secuencia de fotos, no sé... No sé –inclusive– ni cómo es el sistema que tienen implementado acá. Es un tema de discusión puntual que tampoco me incumbe»*. ¿Secuencia de fotos? Secuencia de fotos... El contrato que se empezó a ejecutar y las multas que se empezaron a subir desde el 11 de diciembre de 2022 no tenían una secuencia de fotos ni una secuencia de video de 8 segundos tal como estaba previsto en el pliego de condiciones particulares. Después lo vamos a demostrar.

Más adelante dice: *«Sin ir más lejos, antes de venir para acá, me comunicaban que había varios taxímetros que tenían las chapas borradas»*. Bueno, no vamos a hablar de eso porque tiene que ver con las chapas.

Luego me dice el señor Intendente: *«Yo no vine a que usted los increpe»*. Está bien, es el parecer del señor Intendente.

Me quiero referir a lo siguiente: *«Mucho me alegra que el tema se centró en la invasión de la senda peatonal porque cuando usted solicita que se devuelva el dinero no lo hace por la senda peatonal, lo pide porque las cámaras no están homologadas por el LATU y le acabo de mostrar que sí están homologadas por el LATU»*. Esas fueron palabras del señor Intendente el 7 de marzo. El 23 de marzo el LATU le responde al ciudadano George Kennedy que las cámaras no estaban homologadas por el LATU, y el señor Intendente pide disculpas públicas por los medios de comunicación públicos porque había cometido un error y efectivamente George Kennedy y el LATU tenían razón y las cámaras no estaban homologadas por el LATU. En virtud de eso y de lo que dice «acá», da a entender, sugiere que no tiene por qué atender nuestro pedido de devolver la plata de las multas porque las cámaras no estaban homologadas y según él sí lo estaban, ahora que le demostraron que no estaban homologadas considero que recapacita y hoy anunciará que va a devolver la plata porque no estaban homologadas o, por lo menos, hasta que fueron verificadas el 27 de marzo de 2023.

Dice el señor Intendente refiriéndose a este Edil: *«Cuando usted pide la devolución de la plata no aclara que es por invasión de la senda peatonal. Pide la devolución de la plata porque las multas están mal cobradas porque no están homologadas por el LATU... / Repito lo primero que dije cuando me senté acá: vengo a pedir disculpas porque no contesté el pedido de informe. Lo primero que les dije es que está todo homologado, fiscalizado y controlado por el LATU. / Es eso»*. Palabras del señor Intendente.

Después hay expresiones del señor Director de Tránsito de la Intendencia de Canelones a las que no voy a hacer referencia para que no se confunda políticamente el tema, pero no compartía las expresiones de los demás miembros del Sucive.

Dice César García: *«Hay un marco legal que está vigente desde el año 2005, la norma existe y tipifica claramente cuáles son las sanciones. ¿Por qué lo digo en este ámbito? Porque estoy al frente del Sucive y en el Sucive tengo que cobrar la multa. Jamás cobraría una multa que me mandara un Gobierno Departamental que no la haya consagrado en una sanción».* (ld)/ Claramente demostramos que en la normativa no existe y, de hecho, el Sucive no tomó como inspiración la normativa de Río Negro.

En fin, creo que la versión taquigráfica es bastante...; había marcado más cosas, pero ya es más que suficiente. La idea no es bombardear al señor Intendente, sino mostrarle que sobran argumentos para seguir sosteniendo lo que esta Junta votó por unanimidad el 24 de febrero del año 2023: la interrupción de la aplicación del sistema de fotomultas y la devolución del dinero a quienes habían pagado.

Brevemente me gustaría repasar el paquete del proceso licitatorio que tuvimos la fortuna de que el Director General de la Intendencia, señor Marcelo Linale, nos preparara y enviara. Quizás había ahí alguna omisión, pero se puede haber pasado. Está fechada el 3 de mayo de 2023 y tiene un resumen del proceso licitatorio. En el preámbulo... Iniciativa privada. Resolución 435 del llamado a licitación. Comienzo del funcionamiento de radares el 8 de diciembre de 2022.

El 17 de junio de 2021 –junio de 2021–, dice: *«Director del Departamento de Tránsito / Señor Nazario Pomi / De nuestra mayor consideración: / Por intermedio de esta comunicación le acercamos información de nuestra empresa y una presentación de los servicios ofrecidos. / A modo descriptivo detallamos los servicios ofrecidos, los que permiten a los Gobiernos Departamentales generar importantes ahorros...»* Es la empresa Teslights, firmada por el señor Ruben Silveira, Gerente Comercial, quien da su número de cédula y el teléfono de una secretaria –seguramente– de nombre Florencia, dirigida al Intendente con copia al señor Nazario Pomi. Diecisiete de junio de 2021. Se ve que ahí comenzaron los contactos de Teslights para ofrecer el servicio a la Intendencia.

El 1º de julio de 2021, dice: *«Señor Director del Departamento de Tránsito / Señor Nazario Pomi / Por intermedio de la presente detallamos a continuación los servicios que estamos en condiciones de ofrecer a la Intendencia de Río Negro, en base a la evaluación primaria que hemos realizado. / Servicios ofrecidos en una primera etapa: / Sistema de iluminación [lámparas led] / Sistema de gestión inteligente / Instalación de batería de semáforos / Sistema de cartelería dinámica / Radares para control vehicular / Circuito de cámaras».* Quien remite es Ruben Silveira, Gerente Comercial de Teslights.

¿Por qué vale la pena repasar esto, señor Presidente? Porque imagino, es de orden, que si terminamos sabiendo que se firma un contrato en junio de 2022 por un proceso licitatorio llamado el 17 de marzo de ese año y adjudicado el 1º de abril –14 días después–, si había ofertas de interesados desde el año 2021, habrán salido a buscar otras ofertas. Si como Administración departamental vamos a pensar en gestionar el tránsito a través del sistema de fotomultas de un tercero, entonces vamos a buscar comparativos. Lamentablemente sigo avanzando y no aparecen. Siempre es Ruben Silveira, Gerente Comercial de Teslights, quien el 9 de julio de 2021 se dirige nuevamente a Nazario Pomi, diciendo: *«Estamos en condiciones de realizar la instalación de los equipamientos para la prueba piloto...»* Recuerde esta fecha, señor Presidente: 9 de julio de 2021. *«Estamos en condiciones de realizar las pruebas»*, significa instalar equipos –9 de julio de 2021–. Recién dijimos que el LATU le respondió a Kennedy que en marzo de 2023 los equipos

habían sido verificados. Julio de 2021, 20 meses antes de la verificación del LATU y 16 meses antes de empezar a cobrar, Teslights le decía a Pomi que estaban en condiciones de instalar los equipos.

Ahora viene una propuesta que hace Teslights dirigida al señor Intendente. No voy a leerla toda, pero me llama la atención un párrafo que dice: «*Quedamos a total disposición para continuar intercambiando con usted y demás Directores: las condiciones, la experiencia de uso y fiscalización, el esquema de flujo de fondos e información y reportes, la distribución de ingresos, facturación, destino de las donaciones, requerimientos para la implementación, escenarios de crecimiento y ampliación, entre otros temas...*» «*Donaciones*». Hoy vamos a aprovechar al señor Intendente para que nos cuente, porque estoy seguro de que hasta el oficialismo desconoce que había donaciones previstas y cuáles han sido, pero nos enteraremos hoy.

Seguimos avanzando en la propuesta y algo que me preocupa sobremanera es que dice la empresa Teslights: «*Una vez finalizada la relación contractual, por cualquier motivo que fuera...*» Por ejemplo, lo que haya resuelto, lo que hace unas cuantas horas anunció el señor Intendente en cuanto a que se ha interrumpido el contrato con la empresa Teslights, y espero haya estado atento y bien asesorado por el escribano-abogado Pablo Flores sobre que esto, que es la oferta, es parte de la documentación que se toma en cuenta para la firma del contrato –el pliego de condiciones particulares, la oferta y la licitación, así como toda la documentación, por ejemplo, verificaciones del LATU–. Esto es válido. Ojo. «*Una vez finalizada la relación contractual, por cualquier motivo que fuera, la empresa tendrá derecho a percibir el canon correspondiente de todas las multas que se hubieren generado durante la vigencia del contrato, y hubieren sido percibidas por parte de la Intendencia con posterioridad a la terminación del mismo*». ¿Qué significa esto, señor Presidente? Que aun habiendo interrumpido el Intendente hace unas pocas horas el contrato con Teslights y llevándose cobrados a la fecha alrededor de \$ 22.000.000 de un total de \$ 92.000.000 subidos en valor de multas al Sucive, la empresa tiene derecho a cobrar su comisión por los \$ 92.000.000. Lo estableció acá. Y esta, que es la oferta, es parte de la documentación válida a la hora de firmar el contrato.

Hay algunos mails que me llaman la atención, como «este» del 13 de octubre del año 2021 entre Nazario Pomi y la empresa Teslights por radares para control vehicular. «*Datos del contribuyente: Ruben Silveira*». Octubre de 2021. Ya habíamos dicho que en junio había una oferta de la empresa; me pregunto si al mismo tiempo se estaba buscando por otro lado, que era de orden si había interés en hacerlo.

El 13 de octubre, dice: «*Pase a TIC'S para informar de las características técnicas y conveniencia en equipos y cantidades y vuelva*». Realizado por Marcelo Linale el 13 de octubre de 2021, Director General de la Intendencia de Río Negro.

El 15 de noviembre de 2021, dice: «*Por nuestra parte ya fue informado y coincido que necesitamos un informe técnico. / Hoy la problemática del tránsito es complicado y necesitamos elementos tecnológicos que apoyen el trabajo del cuerpo inspectivo para ordenar el tránsito en nuestras ciudades. / Con la llegada del verano es evidente el aumento de la circulación y necesario brindar mayor seguridad. / Con los beneficios que brinda esta empresa creo que es imprescindible poder contar con sus servicios y en lo posible antes del comienzo de temporada, por lo menos en los lugares de mayor circulación. / Para nuestra gestión lo entendemos muy importante*». Realizado por Nazario Pomi el 15 de noviembre de 2021. «*Sus servicios*». (lp) Acá, o yo no lo recibí o hubo una consulta de Teslights y responde el Director Nazario Pomi a la empresa, donde le dice que habiendo analizado entiende que «es imprescindible contar con sus servicios».

Pregunto: ¿le aseguraba de alguna forma?, ¿tenía alguna certeza –esperemos que lo responda más tarde Nazario Pomi– de que finalmente iba a ser esta empresa quien manejara el sistema de fottomultas y gestionara en su parte el tránsito de Río Negro? ¿Había alguna idea de no hacer licitación? No voy a decir saltar, ¿pero había alguna idea? Yo digo, el Director General –que nunca termino de entender bien cuál es el alcance y la función del Director General– ¿omitió enviar la consulta previa a esto? ¿Por qué no recibimos yo ni la Junta la consulta de Teslights? ¿Cuál era la preocupación de Teslights si todavía no había un llamado a licitación y había que recorrer un proceso licitatorio? El 17 de mayo de 2022 Nazario Pomi dice, supuestamente a Teslights: «*Ya habíamos informado que estamos de acuerdo con la propuesta de la empresa y la necesidad de la misma*». «*Datos del contribuyente: Ruben Silveira*». Igual que en el anterior. Otra vez consulto: ¿por qué no está el mail que recibió Nazario Pomi y que «*acá*» está respondiendo?, ¿cuál era el interés de la empresa Teslights? ¿Desconocía el señor Pomi que tenía que recorrer un proceso licitatorio? Yo descarto que el señor Intendente lo desconocía. Acá hay una persona claramente nominada, que es Nazario Pomi, supervisada por el Director General de la Intendencia de Río Negro que tiene la obligación de supervisar todas estas actuaciones. Es una *Dirección General* que supervisa todas las Direcciones, también a la de Pomi.

Acá tengo la copia del mail del 27 de junio de 2022 dirigido a Ruben Silveira, realizado por Fabiana Requierena, que dice: «*Recibido en el día de la fecha por Dirección General. Informe a unidad de licitaciones, si sobre el tema de la propuesta no se realizó ya un llamado por el mecanismo de licitación abreviada*». «*Ahí*» también hay una omisión de a quién le están respondiendo, pero hay un actor que está apurando y consultando sobre una propuesta que ya fue hecha y puesta a consideración. Hablamos del 27 de junio, ya había transcurrido el proceso licitatorio; ya había sido adjudicada la licitación abreviada. Debo entender que el interesado es el contribuyente que se nombra «*acá*»; dice: «*Datos del contribuyente: Ruben Silveira, Gerente Comercial de Teslights*».

Llega la licitación con la resolución del llamado a licitación de fecha 17 de marzo de 2022 –no voy a ahondar porque es conocida– y llegan las condiciones de la apertura, la licitación abreviada, la licitación en sí. Estaba la resolución por la que se decide llamar a licitación, la licitación misma, que tiene como apertura el viernes 1º de abril; 14 días –14 días– estuvo colgado en el sistema el llamado a licitación para que usted, señor Presidente, si estuviera en una empresa dedicada al rubro se enterara, viniera al departamento de Río Negro, fuera a la Intendencia luego de comprar el pliego e hiciera un estudio de todos los lugares del territorio –a priori Fray Bentos y Young, pero entiendo que había que hacer del territorio– y con base en eso elaborara una oferta. Es poco probable y lo he consultado con empresas del rubro, señor Presidente y *nunca* se utiliza el mecanismo de licitación abreviada para este tipo de compras del Estado, entre otras cosas porque en la licitación abreviada el tiempo que se tiene de estos 14 días es imposible de ser cumplido por un proveedor. Mínimo –*mínimo*– en la licitación pública se necesitan 45 días, y aun así puede el oferente solicitar prórroga.

Continuando, «*acá*» nos mandan la publicación. En la licitación hay algunas cosas que queremos destacar. Dice: «*La adjudicación podrá aumentarse hasta un 100 %, según la facultad el artículo 74º del Tocañ*». Partimos de la base de que una licitación abreviada tiene un importe tope de \$ 11.012.000. Si se hubiera considerado lo que dice «*acá*» de que la adjudicación podrá aumentarse hasta un 100 % estamos hablando de \$ 22.024.000; con lo cual ya tendría que haber caído, como cayó ahora, pero tengamos en cuenta que cae por el clamor popular y porque además lo que se subió y sobre lo cual tiene derecho Teslights a cobrar su parte es por \$ 92.000.000; al cierre de diciembre, 29.800 multas.

Seguimos viendo la licitación y el plazo de contratación es de dos años o hasta agotar el objeto de esa licitación de acuerdo con los montos adjudicados por la presente licitación –me parece que es el artículo 33° del Tocaf–: \$ 11.012.000, largamente excedidos.

*«Además del factor económico se valorarán...»* Acá está bárbaro...

Le pido a mi compañera que no haga comentarios porque si no quedamos mal.

Dice: *«Además del factor económico, se valorarán especialmente los antecedentes de buen cumplimiento o no, que hubiere tenido la empresa oferente en pasadas licitaciones especialmente para con la Intendencia de Río Negro y/u otros Organismos Públicos de los productos ofertados puntuándose estos y otros conceptos de acuerdo a la siguiente tabla de valoración»*. Teslights no tenía antecedente en fotomultas en gestión de tránsito con Río Negro. ¿Saben por qué no tenía? Porque no lo tenía con ninguna otra Intendencia de las 19 del país. No tenía ningún antecedente en gestión de tránsito y en provisión de equipos. Y la tabla de valoración para la licitación fue la que determinó la Comisión de Adjudicaciones compuesta por el señor abogado-escribano Pablo Flores; el señor Director General de la Intendencia de Río Negro, Marcelo Linale; el señor Nazario Pomi, y el señor Director de Hacienda, Alejandro Casaretto, que ya no está. Comisión... El porcentaje: 70 puntos de los 100. El 50 %, señor Presidente, el 50 % más IVA que ofreció cobrar Teslights como comisión. ¿Era loable para adjudicarle 70 puntos? ¡70 puntos! ¿Qué quiere decir? Que si hubiera habido otra empresa que en vez de cobrar el 50 % más IVA de comisión le cobraba... Como dijo un señor Edil el 24 de febrero en Sala sobre que en Paysandú cobraban alrededor del 15 %... No le daban 70 puntos, ¿cuánto le darían? Le darían 20 o 30 puntos y perdía la licitación. ¿Era al revés el razonamiento acá? ¿Cómo se entiende que esta Comisión de Adjudicaciones defiende los intereses del contribuyente otorgándole más puntaje al que más plata le saca a la Intendencia y al contribuyente? ¡70 puntos! Y no hay 10 ítems, hay dos, el otro ítem es Antecedentes en el Rubro: 30 puntos. No tenía antecedentes. ¿De dónde le dieron 30 puntos?

Más adelante se expresa: *«Se asignarán 70 puntos a la oferta que ofrezca menor porcentaje. Se asignarán a cada una de las restantes ofertas, un porcentaje proporcionalmente menor...»* Es obvio que si no hubo otro oferente no le podían haber dado 70 puntos y se entiende que no es poca cosa cobrar el 50 %. No hace falta que haya un comparativo, no debió hacer falta que hubiera un comparativo. Dice: *«Antecedentes en el rubro. Se otorgarán de 0 a 30 puntos considerando: / 20 puntos / Experiencia demostrable en contrataciones con Gobiernos Departamentales o el Estado en general»*. (kg)/ No tenía, no tenía. ¿De dónde le iban a dar 20 puntos? Y 10 puntos por: *«el hecho de poseer por lo menos cinco antecedentes y/o referencia de realización de trabajos similares realizados en instituciones públicas y/o privadas en los últimos tres años»*. No tenía. Señor Presidente, Teslights no hacía fotomultas en el territorio uruguayo.

En el punto 5.9 de la licitación dice: *«Cláusulas abusivas en las ofertas. Es abusiva por su contenido o su forma, toda cláusula contenida en la oferta que contradiga las exigencias del pliego y determine obligaciones en perjuicio de la Intendencia...»*. Señor Presidente, dígame si con lo que acaba de escuchar sobre que la empresa le ofreció –y ese documento de oferta es parte del contrato– que cuando el contrato se interrumpiera por cualquier razón iba a tener derecho sobre la totalidad de lo subido sin importar que hubiera excedido el tope de contratación de 11.000.000. Eso, señor Presidente, es abusivo. No espero que lo comparta, pero desde nuestra bancada entendemos que eso es una realidad inalienable.

Expresan algunas de las que pueden ser cláusulas abusivas: «*Las que autoricen al proveedor a modificar los términos de este pliego*». Un término es el tope del contrato porque es contratación por licitación abreviada. Ahí semánticamente tiene un término que modifica cuando propone cobrar la totalidad de las multas subidas ante cualquier tipo de interrupción del contrato, aun yendo por encima del tope de los 11.000.000.

Otra cláusula abusiva es: «*La cláusula resolutoria pactada exclusivamente a favor del proveedor*». Si eso no es a favor exclusivamente del proveedor, dígame qué cosa puede ser a favor del proveedor.

«*Se establece una única visita obligatoria el día viernes 25 de marzo [recordemos que el 17 se llamó a licitación y los sobres se abrieron el 1º; o sea, 14 días después] en oficinas de la Dirección de Tránsito... de la ciudad de Fray Bentos... a efectos de tomar conocimiento e interiorizarse dónde se instalarán los equipos y los sistemas de gestión operativa*». Estuvo corto, la verdad es que ahí estuvo corto el asesoramiento. Descarto que tiene que haber sido Nazario Pomi quien asesoró para crear este llamado a licitación con estas bases. Estuvo extremadamente corto, egoísta e irrazonable porque no le puede dar un día –un día– para que el proveedor venga, estudie el mercado y cree una oferta. Y no estoy siendo suspicaz ni estoy elaborando elucubraciones. Leo. Leo y analizo con sentido común.

El punto 17 dice: «*Contrato. El llamado a Licitación, el Pliego General y el Pliego Particular de Condiciones, la propuesta del oferente; las Resoluciones y Actos Administrativos de esta Intendencia, y la Resolución de Adjudicación de la presente Licitación, notificados y consentidos, constituirán un contrato válido y exigible, formando una unidad indivisible, a todos los efectos...*». Si usted, señor Presidente, pensó que lo que Teslights puso en la oferta podía dividirse de lo que es el contrato, se equivocó, porque la misma licitación lo dice: la oferta junto con la adjudicación y junto con el pliego de condiciones particulares y demás, un paquete *indivisible* que forma parte del contrato. Lo puso la Intendencia de Río Negro asesorada por el doctor-escribano Pablo Flores; asesorado y supervisado por el Director General Marcelo Linale.

«*Ante la detección de las distintas situaciones... [exceso de velocidad y demás] el sistema generará en forma automática una secuencia fotográfica y video de 8 segundos previos del vehículo infractor, que genera la contravención, disponibles en formato digital*». Gracias a la intervención del Intendente, que atendió el clamor popular de más de 1.500 personas movilizándose, hace menos de 30 días que se puso a disposición el video de ocho segundos. Nunca –nunca– Marcelo Linale supervisando esta actuación desde la Dirección General veló porque se cumpliera esto. Hace menos de 30 días que está disponible el video de ocho segundos. Yo entiendo que el señor Intendente tiene muchísimas más cosas de qué ocuparse que Marcelo Linale, y tengo la certeza de que no estaba al tanto. Ahora, hay un Director General que supervisa todas las Direcciones y que no tiene el tiempo ocupado como lo tiene el Intendente. A la prueba está.

No digo más. Solamente digo eso.

«*La secuencia fotográfica deberá mostrar el vehículo infractor y en un ángulo de la lámina se verá una ampliación a la patente del dominio del vehículo...*». Y explica cómo debería ser todo lo demás: con imágenes de alta definición, *full HD*, lo cual nunca estuvo en esa calidad, y las otras identificaciones del vehículo.

«*La imagen registrada deberá embeber en tiempo real y con marca de agua, la siguiente información en forma explícita...*». Nunca estuvo la marca de agua, señor

Presidente. Es un agregado gráfico el que se hace, seguramente porque no se dispone de la herramienta informática para emitir un documento con una marca de agua como lo explica «acá». Otra omisión de Nazario Pomi al frente de la Dirección que ejecutaba esto y otra omisión del Director General de la Intendencia de Río Negro, Marcelo Linale, hasta hace dos o tres días que el Intendente felizmente interrumpió y le puso fin, justamente. Espero que no haya sido avalado por el doctor-escribano Pablo Flores.

*«El operador de la Intendencia deberá recibir la secuencia fotográfica y video con toda la información necesaria para su procesamiento».* El operador de la Intendencia. Si el operador no la recibió yo pongo las manos en el fuego –y estoy seguro de que todos los compañeros Ediles también las ponen por los funcionarios de Tránsito de la Intendencia–...; si la recibieron no la omitieron. El que omitió acá es Teslihgtts con el material que debía mandar. Y los que omitieron una y mil veces no controlar esto fueron Marcelo Linale y Nazario Pomi.

*«Una vez validada la secuencia, la plataforma deberá generar una grilla de tipo tablero de control, accesible a la Intendencia, que deberá contener la siguiente información: N° de cámara / Fecha y hora / Dominio del infractor / Email del operador que generó el lote / número de lote / Botón de descarga».* Ojo, señor Intendente: «dominio del infractor». Ojo con el tratamiento de los datos personales, Ley 18331 Protección de Datos Personales. Esta es una empresa internacional y a través del dominio del infractor –que es uno de los ítems que está «acá»– por la matrícula se sabe de quién es el auto. Acá se ha puesto esa información en manos de extranjeros. (mg)/ ¿Sabe por qué se lo destaco? Porque en las 18 Intendencias restantes la gestión de esto lo hace el cuerpo inspectivo, no lo hace ningún porteño ni ningún montevideano ni un privado, sino que lo hace el cuerpo inspectivo. Ningún tercero jamás gestiona las fotomultas en el resto del territorio uruguayo que no sea Río Negro.

Dice el pliego: **«Los equipos tienen que tener certificación técnica del LATU»;** destacado en negrita para que sea relevante. Ya dijimos antes que nunca la tuvieron.

Esto, señor Presidente, rompe los ojos; dice: *«PANTALLA LED INDICADORA: pantalla led de DOS (2) dígitos de alta luminosidad de visualización progresiva indicando en tiempo real al desplazamiento del vehículo, la velocidad por debajo de la máxima, flash intermitente en exceso leve, flash y fotografía en exceso grave».* Usted vive en Fray Bentos al igual que yo, señor Presidente, y le consta que había dos o quizás tres equipos con pantalla led: uno en la intersección de calle República de Chile y ruta doctor Vladimir Roslik; otro en el corralón sobre avenida 18 de Julio, y otro... no recuerdo dónde... Para mí son dos, no creo que sean tres. Acá hay otro incumplimiento grave –grave– a la hora de firmar con la empresa Teslights, otra omisión –omisión– del doctor-escribano Pablo Flores, que llevó adelante la firma del contrato con esta carencia; del señor Marcelo Linale, miembro de la comisión de adjudicación y además supervisor por su carácter transitivo desde la Dirección General de la Intendencia de todas las acciones, entre ellas de la que dirige Nazario Pomi, que debió velar por esto hasta hace tres días cuando el señor Intendente, con justicia, le puso la tapa a Teslights.

En la licitación dice *«Antecedentes comerciales de la empresa»;* en blanco. Seguimos avanzando, señor Presidente, y con fecha 20 de marzo de 2023 tenemos finalmente las verificaciones enviadas por el LATU para un total de 18 equipos; hay colocados 13 en Fray Bentos, otros cinco fueron a parar a la ciudad de Young... Y llaman

la atención los mails de Alejandro Acquarone, del LATU, dirigidos a la señora Paola Rodríguez, de la empresa Teslights, en el mes de setiembre de 2020 –setiembre de 2020–, el 11 de setiembre de 2020. Usted recordará y seguramente es una buena fecha en su memoria, que el Partido Nacional ganó la elección departamental el 27 de setiembre de 2020. No entiendo cuál era el interés de Teslights en pedirle al LATU el 11 de setiembre de 2020 las condiciones para hacer calibración de equipos. Porque puede ser azaroso pensado en Tacuarembó, en Rivera, en Cerro Largo, pero pensado en Río Negro deja de ser azaroso porque termina siendo Teslights a la que se le adjudica la licitación después de recorrer un camino de dos o tres meses de intercambio con el Director de Tránsito y hacerle ofertas.

Otro mail de fecha 21 de octubre de 2022 entre la señora Paola Rodríguez y el señor Pablo Schoenig, los dos de Teslights: *«Estimado Pablo / Ingresó su solicitud de registro de la empresa Teslights International, en calidad de importador de cinemómetros. / Para este tipo de instrumentos, requerimos que el registro se realice no solo como importador, sino también como reparador. El reparador es, en otras palabras, el responsable técnico por el desempeño de los instrumentos. / Al inscribirse como reparador, debe adjuntar también un documento que describa cómo construyen la trazabilidad metrológica [guárdese ese término, señor Presidente]. Es decir, cómo aseguran que sus equipos están calibrados y son trazables a patrones nacionales. Deben incluirse también los certificados de calibración que correspondan. / Por este motivo, le solicito que ingrese nuevamente la solicitud, inscribiéndose como importador y reparador»...».*

SR. PRESIDENTE. Señor Edil, una interrupción... El señor Intendente quiere realizar una pregunta de acuerdo con lo que usted acaba de mencionar a los efectos de aclarar e ir llevando la reunión.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Simplemente, Julio..., porque me quedé descolocado con este mail del 11 de setiembre de 2020 a Río Negro...

SR. JULIO DIMITRIOFF. Sí. Se lo proveo. El que leí del 11 de setiembre de 2020 es entre el señor Alejandro Acquarone, del LATU, y la señora Paola Rodríguez, de la empresa Teslights.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. ¿Pero no Río Negro?

SR. JULIO DIMITRIOFF. Perdón a las taquígrafas por el dialogado.

No. Lo que le estoy poniendo en conocimiento es que llama la atención cuál era el interés de la empresa aun antes de que usted llegara a la Intendencia, el vínculo que vendría inmediatamente después de su asunción, ya en el mes de febrero, entre Teslights y Nazario Pomi.

(Dialogados).

SR. PRESIDENTE. Solicito silencio.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. Solicito una interrupción, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra la señora Edila Sánchez.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. De acuerdo con la exposición de mi compañero Julio Dimitrioff, para que no se haga más larga la fundamentación, voy a ir leyendo las preguntas de forma pausada para que puedan tomar nota.

SR. PRESIDENTE. Se agradece.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. La primera pregunta: *«¿Qué estudios previos técnicos y estadísticos se tomaron en cuenta para determinar la conveniencia de la instalación del sistema? ¿Se conoce la cantidad de siniestros que en los últimos cinco años se han registrado en cada uno de los lugares en donde se instalaron los equipos? ¿Cuáles son esas cifras?»*.

(Dialogados).

No queremos ser perspicaces, pero de acuerdo con lo que leyó mi compañero, ya en el 2021 la empresa había acercado la inquietud a la Intendencia. Queremos saber si solo se quedaron con la propuesta que hacía la empresa y la evaluación de esta o si existieron estudios previos y de qué organismo se obtuvieron estos, tal cual consta en la pregunta. Y si existieron esos estudios previos si se tomaron medidas de prevención en los puntos seleccionados antes de la instalación de los equipos de fotomultas, porque consideramos que la instalación del sistema es como una medida que debería haber recorrido en primera instancia algunos otros caminos o hitos antes de terminar con la instalación del sistema de fotomultas, que es relacionado con la fiscalización a partir de inspectores de tránsito o algunos otros sistemas que apuntaran más a la educación y no a la fiscalización con una contravención económica por esto de hacer sustentable la educación en el tránsito y la seguridad vial ¿no?

La otra pregunta es la siguiente: *«¿Se relevaron experiencias de otros departamentos de funcionamiento del sistema de fotomultas, se consultó sobre fortalezas y debilidades del sistema y sobre qué elementos técnicos, administrativos y jurídicos se deben tener en cuenta para su implementación y funcionamiento?»*.

Sabemos que el sistema de fotomultas es una herramienta que se está usando en todo el país, pero que en muchas Intendencias se ha implementado de forma diferencial a la de Río Negro, y recorren un camino en la notificación administrativa y en las pruebas que se les ofrecen a los infractores que es muy distinto a lo que sucedió en Río Negro. Queremos saber si la Intendencia de Río Negro tuvo ese estudio previo y ese contacto con otras Intendencias con antecedentes incluso de otras empresas y qué ofrecían otras para poner en marcha esto en Río Negro. (ld)/ Otra pregunta que nos surge: *«¿Por qué se optó por un proceso de licitación abreviada?»*. Lo fundamentó muy bien el Edil Dimitrioff. En realidad es una licitación que requiere un estudio del medio, de contexto, que seguramente a las empresas les lleva mucho tiempo elaborar una propuesta con base en las características particulares de los contextos. Queremos saber cuál fue el fundamento para optar por un proceso de licitación abreviada.

Las especificaciones técnicas que están en el proceso de licitación son muy interesantes y detalladas. Nos gustaría saber de dónde se obtuvo el asesoramiento técnico para elaborar esos requerimientos, si solo se tuvo en cuenta la propuesta, lo que ofrecía la empresa, o hubo alguna instancia con otras Intendencias, técnicos de la Unasev o de organismos competentes para elaborar ese listado de requerimientos técnicos.

Otra pregunta en vista de todo lo que acaba de expresar mi compañero con respecto al proceso de licitación llevado a cabo es: «¿Qué rol ha tenido en el procedimiento de elaboración y análisis de la propuesta de la empresa Teslights y la adjudicación de la licitación abreviada el contador delegado del Tribunal de Cuentas?» El Contador Delegado del Tribunal de Cuentas es quien tiene a su cargo el control –de alguna manera– de todos los procesos contables de la Intendencia. Queremos saber qué opinión o qué rol tuvo como agente externo en todo lo que tiene que ver con este proceso de licitación.

«¿Por qué si en el pliego de la licitación abreviada se exigía certificación del LATU [puede parecer un tecnicismo, pero el LATU no hace certificaciones, hace verificaciones], cuando entra en vigencia la Ley 15298 Reglamento de Cinemómetros, el 30 de agosto de 2022, no se suspende la entrada en funcionamiento del sistema hasta que la empresa tenga las certificaciones correspondientes? El 8 de diciembre de 2022 entra en funcionamiento del sistema y la empresa presenta las certificaciones el 20 de marzo de 2023». Incluso, en el pliego de la licitación se le exigía algo a la empresa que no iba a poder cumplir ya que no estaba vigente la ley que luego se termina aprobando. Se debió esperar a tener las certificaciones correspondientes para aumentarle las garantías a las personas de Río Negro que circulamos.

«¿Bajo qué argumentos la empresa propuso cobrar el 50 % de lo recaudado por la IRN por las multas generadas? ¿Por qué la IRN acepta esta condición, transformando a la empresa en parte interesada en la recaudación?» Para nosotros este es uno de los puntos que nos enciende muchas alertas porque hemos estado en contacto con otras Intendencias de nuestro país y ninguna ofrece este porcentaje para la empresa; además, termina siendo socia de la Intendencia teniendo claramente intereses en que se generen infracciones al respecto. No obstante, sabemos que después se anunció, porque así lo expresó en los medios de comunicación el señor Intendente, que ese porcentaje bajó del 50 al 35 y luego al 30. Por eso también queremos saber: «En qué marco se dio la negociación del contrato, donde se baja ese porcentaje de 35 % a 30 %?» En ambos casos queremos conocer los argumentos. De cualquier forma, nos sigue pareciendo desproporcionado el porcentaje que se lleva la empresa y además la hace parte interesada en que las infracciones no decaigan, sino que aumenten.

«Teniendo en cuenta que el contrato con la empresa se encuentra jurídicamente agotado porque el monto máximo de una licitación abreviada es de \$ 11.012.000 y que lo recaudado desde que se puso en funcionamiento el sistema a la fecha supera este monto, ¿se renovó el contrato con la misma?»

«Cuando trascendió en los medios de prensa que los equipos podrían haber entrado al país en forma ilegal, ¿la IRN requirió la documentación probatoria de su ingreso legal al país? En caso de ser así, remitir copia de los mismos a la Junta Departamental». Nos parece que es de orden y de responsabilidad frente a una aseveración que incluso terminó con un ingreso del tema en Fiscalía, que desde la Intendencia se le hubiera requerido la documentación probatoria a la empresa de que estos equipos ingresaron de forma regular al país. Considero que hubiera sido *muy* importante contar con eso en su momento para despejar una duda que es bastante preocupante en

cuanto a si estos equipos estuvieron multando y no ingresaron de forma correcta o legal al país.

*«En las especificaciones técnicas de la licitación: / Punto 2.1 Se solicitaba “ante la detección de las distintas situaciones –exceso de velocidad permitida, violación de semáforo en rojo y/o invasión de senda peatonal– el sistema generará en forma automática una secuencia fotográfica y video de ocho segundos previos del vehículo infractor que genere la contravención disponible en formato digital”».* Si este era un aspecto que se exigía en la licitación ¿por qué esta prueba no estuvo desde el primer momento? Para quien cometía la infracción era una garantía del funcionamiento y de que esta era correcta. Creo que el tener la prueba certera constituye una protección de los derechos de quienes están infringiendo. ¿Por qué no se exigió si estaba en los pliegos de la licitación? *«Punto 2.8 Se solicitaba una plataforma que permitiera “a la Intendencia medir la productividad [quiero resaltar esta palabra porque después voy a detenerme en ella] de cada equipo, que además de las infracciones permitiera realizar conteo vehicular, estadística de circulación por banda de días y hora para contar con un mapa de calor de seguridad vial”. ¿La empresa proveyó ese mapa? Si la empresa ha suministrado esta información, ¿qué medidas se han implementado para mejorar la seguridad vial a partir de esa información?»* Acá hay dos cosas en las que me interesa detenerme. La primera es en el concepto de «productividad». El concepto de productividad se utiliza para señalar lo que produce –valga la redundancia– un sistema o alguien. ¿Se está evaluando que los radares realmente multaran en cantidad? Veintinueve mil son las multas a las que hemos podido acceder de las que se han generado por este sistema. Creo que es una señal de las infracciones y de que la herramienta por sí no es suficiente para acercarse a la seguridad vial. Entonces, ¿por qué desde la Dirección de Tránsito no se han tomado otras medidas en estos puntos dirigidos a la educación? Si el objetivo era la seguridad vial evidentemente con este número de infracciones eso no se alcanzó. (lp)/

Otra pregunta: *«La empresa en su propuesta ofrecía un plan de capacitación para funcionarios de la Intendencia de Río Negro. ¿Se efectuó este plan de capacitación? En caso de haberse realizado, ¿en qué consistió?»*.

Ahora viene otro punto muy importante para nosotros porque –como lo anunciaba mi compañero– tiene que ver con la Ley de Protección de Datos Personales: *«¿Dónde está localizado geográficamente el sistema central que procesa los datos?»* Porque si los datos que se generan por las infracciones salen del país y están en mano de terceros, privados, constituye un gran problema.

*«¿Las fotomultas generan comisión para los inspectores o funcionarios intervinientes en el proceso, de acuerdo a lo establecido en el Presupuesto Departamental? Si así fuera, ¿cómo se hace la distribución?»*

Otra pregunta: *«Teniendo en cuenta el artículo 54° del Presupuesto Departamental, que prevé que el 25 % de la recaudación por infracciones de tránsito se destinará a inversión en equipamientos, ¿cuál es el monto en pesos correspondiente a este porcentaje que ha generado este sistema y en qué aspectos para mejorar el tránsito se ha invertido?»*

Creemos que a las luces está que ha habido una importante recaudación a partir de la puesta en marcha de este sistema, entonces ¿qué monto de dinero corresponde a ese

25 % que debe llegar al Departamento de Tránsito y qué equipamiento o qué inversión se ha hecho de acuerdo con ese ingreso?

Otra consulta es: «*Teniendo en cuenta que desde el 16/06/2023 al 14/12/2023 la cantidad de multas fue de 29.901 –dato Sucive– y en informe de la Unasev se puede ver que comparado el 2022 con el 2023 hubo un aumento significativo de accidentes, pasando de 537 en 2022 a 563 en 2023, y a registrarse 8 fallecidos y 43 heridos graves en 2023, ¿considera desde el Ejecutivo Departamental que el sistema de fotomultas ha sido un aporte valioso para bajar la siniestralidad y aumentar la seguridad vial en el departamento?»*» Porque nosotros con estos datos no lo vemos así.

SR. PRESIDENTE. Continúa en uso de la palabra el señor Edil Dimitrioff.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Gracias, señor Presidente.

Continúo con un correo entre el señor Pablo Schoenig y el LATU, que pedía la inscripción para el registro de importadores el 21 de octubre de 2022 y una devolución que le hace el LATU al ciudadano George Kennedy el 8 de marzo de 2022: «*En respuesta a su consulta al amparo de la Ley N° 18381 y decreto reglamentario...*» ¿Se entiende a dónde nos dirigimos? Y vamos a la cuestión de fondo. Dice el LATU: «*La empresa Teslights inició en octubre de 2022 el trámite necesario para poder importar cinemómetros, el cual se encuentra finalizado al presente [esto fue en octubre de 2022]. Por lo tanto, la empresa ingresó al registro como importador y reparador autorizado de cinemómetros que administra el LATU de conformidad con el Decreto 218/1983. En consecuencia, la empresa Teslights Internacional SA no cuenta a este momento con instrumentos verificados por Metrología Legal de LATU, estando sí registrada como fabricante y reparadora de cinómetro*». Este fue aquel documento que lo hizo pisar en falso al señor Intendente en la Junta y después lo reconoce y pidió disculpas por el error.

Pero lo que queda de fondo, y es grave, señor Presidente, es que Teslights realizó aquellas pruebas que hace un rato mencionábamos con las que intercambié la oferta con el Director Nazario Pomi, supervisadas por el señor Marcelo Linale, con equipos que instaló para probar. Vino, los instaló y los pusieron a prueba. Iban recabando datos sobre cuáles eran los excesos de velocidad y todo lo demás para hacer un estudio previo. Y firmó contrato finalmente con esos mismos equipos. El 30 de junio firmó contrato ¿y recién en octubre del mismo año se fue a inscribir como importador? ¿Sabe por qué se lo marco, señor Presidente? Porque los equipos que instalaron para hacer las pruebas, que quedaron instalados y con los que firmaron el contrato y con los que empezaron a facturar y a cobrar infracciones el 11 de diciembre de ese año eran de origen de Estados Unidos. Si no tenía..., si no estaba... Recién en octubre pidió el ingreso al registro como importador. Es más, por ahí se dijo por parte de algún individuo de esa empresa que estaban verificados en el país de origen. Ha dicho *tantas* barbaridades esa gente... Pero «*acá*» dice claramente que los equipos tienen que estar verificados por metrología legal del LATU. ¿De qué país de origen se habla si no eran importadores? No es una potestad de la Intendencia controlar el ingreso de los equipos al país. De lo que sí tienen *obligación* –obligación– Linale, que es en quien descansa el señor Intendente, Pablo Flores, que es quien presta su prestigio y su rúbrica para legalizar esto y en quien también descansa el Intendente, y Nazario Pomi, que es quien alcanzó esta oferta y este vínculo al señor Intendente, es de controlar esto. Es lo mínimo que tenían que haber hecho.

El 21 de octubre de 2022 el LATU no reconoce los datos de Teslights. Hay un mensaje de la señora Paola Rodríguez al señor Pablo Schoenig donde le dice: «*Hace*

minutos cargué los datos de nuestra empresa y en la parte superior del formulario quedó un aviso de error, quiero corroborar cómo le llegó». Y es ilegible lo que dice. Pero en el siguiente, en el que le responde –esto es a las 13:05– el mismo día a las 14:54 la señora Rodríguez con el señor Pablo Schoenig, con copia al señor Alberto Rey, a Adriana Sappa y a Daniel Rey Amaral –todos del LATU–, dice: «*Estimados, buenas tardes. / Hice el proceso varias veces y me salta el siguiente error al poner guardar...*» Y aparece un listado con número de registro, tipo, tipo, tipo, número de cliente, departamento, nombre del titular, cédula del titular, área, rubro, inspección, lugar, origen, términos, documentos como cédula, nombre notarial, nombre DGI... El LATU no recibe los datos. Es llamativo, porque si la empresa le mintió a la Intendencia de Río Negro de que estaba inscripta como importador y que los equipos con los que estaban haciendo las pruebas estaban certificados por el LATU, tal cual lo pedía la Intendencia en el pliego de condiciones particulares y demás, «acá» queda claro que le saltaba error porque el LATU no la tenía registrada. Esto fue en octubre de 2022. (kg)/

El 23 de octubre. «*De: Pablo Schoenig [de Teslights]. Para: Daniel Rey Amaral [del LATU]. Hola Daniel, te pongo en contacto al ingeniero Pablo Ghinson para contestar lo relativo a la inscripción como reparador Matías Barassi también puede sumar con su experiencia también. / Estamos a las órdenes tanto yo como Matías Barassi, pero creo que entre ustedes la comunicación es de igual a igual y va a ser mucho mejor. / Saludos cordiales*».

El 1º de noviembre de 2022. «*De: Paola Rodríguez. Para: Daniel Rey Amaral. Arreglamos con la Intendencia de Río Negro para que nos cierren una calle en Fray Bentos a fin de hacer las calibraciones de los equipos*». El 1º de noviembre de 2022, cuando el contrato ya estaba frío de tan firmado que estaba –ya estaba frío–; se había firmado el 30 de junio. El 1º de noviembre dice: «*Arreglamos con la Intendencia de Río Negro para que nos cierren una calle en Fray Bentos a fin de hacer las calibraciones de los equipos. / ¿Tú nos puedes pasar la cotización para calibrar los equipos allá?*». Ahí seguían sin calibrar y sin estar en el registro de importadores, que es lo peor. Venían y arreglaron con Pomi para que les cierre una calle para calibrar equipos que eran de Estados Unidos y ellos no estaban en el registro de importadores. No se entiende. Mejor dicho, se entiende: está mal.

El jueves 3 de noviembre, más de lo mismo. Dice Rey, del LATU: «*Buenas tardes Paola. [Es Paola Rodríguez, de Teslights] / Para poder coordinar la actividad, necesitamos primeramente nos envíes la siguiente información [y esto no es casualidad]: cantidad, marca, modelo (y de ser posible número de serie) de los instrumentos a verificar. / Manual de usuario y manual técnico de los modelos a verificar. / Especificar si los modelos de los instrumentos a verificar pueden operar midiendo velocidad en ambas direcciones o no. Este dato es importante a la hora de prever los tiempos de ensayo. / Es importante tener en cuenta que las verificaciones se realizan en 4 puntos de referencia... [y están las distintas velocidades, las mediciones]. / Recordamos que la parte interesada debe proveer además él/los vehículos y choferes... [y demás]*». Aguardamos respuesta, le dice Daniel Rey, del LATU, Jefe de Metrología Legal del LATU, Gerencia de Certificaciones, el 3 de noviembre. Ciento por ciento ausentes las verificaciones y certificaciones del LATU.

El viernes 4 de noviembre la señora Rodríguez escribió: «Daniel, buen día. / Estamos recabando la información que nos solicitaste, el lunes la estaremos enviando. / Aprovecho para consultarte, ¿tendrán algún número de expediente o trámite creado para este proceso que estamos haciendo con ustedes? / Lo necesitamos para presentarlo en la Intendencia». Es obvio que la Intendencia se lo estaba pidiendo, por lo menos el Intendente ya había tomado conocimiento de esta irregularidad y le estaba pidiendo que por lo menos se pusieran al día. Lo real es que a esa fecha, 4 de noviembre, seguían sin tener calibración, sin ser importadores... Esto deja constancia de que le debían a la Intendencia *cuanto menos* un comprobante de que tenían en trámite estas cosas.

Pregunto: ¿hubo alguna expresión del escribano-doctor Pablo Flores diciendo «Sigán adelante que no pasa nada»? ¿Le dijo a Pomi: «Sigán adelante»? ¿Le dijo a Linale: «Sigán adelante»? ¿Linale le dijo a Flores: «No pasa nada, quedate tranquilo»? ¿Cómo fue en realidad? Espero que me contesten.

Martes 8 de noviembre de 2022. «Paola Rodríguez [de Teslights]. / Te respondo tus puntos: son 26 equipos a calibrar, va adjunto el manual técnico. [Manual técnico] Y te confirmo que tienen la capacidad de medir la velocidad en ambas direcciones. Como te comentaba en mi correo anterior necesitamos pasarle a la Intendencia de Río Negro algún número de trámite o expediente que tengan (o puedan generar) para esta calibración. Agradecemos que nos puedas ayudar con esto a la brevedad».

Responden: «Hablando con Pablo me comenta que la próxima semana estaría en Uruguay nuestro socio de Argentina, y les gustaría reunirse contigo. / ¿Habrá posibilidades de que los recibas...?». Bueno, acá demuestra claramente la parte internacional de Teslights. Lo que esperábamos y deseábamos es que por lo menos fueran 100% nacional. Lo ha dicho el propio Intendente: a su entender, esto, las multas, se procesan todas en Buenos Aires y acá las reciben.

Siguen con todas las carencias de certificaciones, de calibraciones, de licencia para importar...

Con fecha 9 de noviembre de 2022, Amaral, del LATU: «Buenas tardes Paola. / Sí, podemos recibirles el lunes o martes, preferentemente en la mañana... / Aguardamos su confirmación»...

Pablo Schoenig: «Daniel cómo estás, te confirmo la reunión lunes 14 hs. / Saludos». Siguen las ausencias.

«Daniel ¿cómo estás?/ Te molesto para pedirte si podés pasarme los ID que tienes tú, así los relacionamos con las antenas que te adjunto abajo así ya quedan identificadas para ustedes y nosotros». Sabe que esto no es casualidad, Presidente, porque esa miseria de los ID fue lo único que les proveyó Teslights a Pomi y a Linale para decir que tenían algo medianamente identificatorio de los equipos. Apenas los ID, que es la identificación que manda el LATU de donde tiene la localización de cada uno de los equipos de todas las empresas que brindan el equipamiento, no el servicio, el equipamiento para la gestión de control de tránsito. Y «acá» va la lista de los ID que le manda. Le agradezco a Linale que envió esto a la Junta.

Daniel Rey Amaral, del LATU, el 23 de noviembre: «Adjunto listado con los ID...» Los que ya les mostré; «ahí» tienen asignados los ID, pero siguen sin tener calibración, señor Presidente. Seguimos con esa grave ausencia.

Del LATU, resolución: «*Certificado de inscripción a Registro F.I.R. / Número de registro [que no viene al caso]. / Fecha de alta a Registro: 6-3-2023. / Razón Social: Teslights Internacional / RUT... / Dirección: 9 de Junio 4456. / En calidad de: Fabricante, Reparador [Esto es importante: en calidad de fabricante reparador el LATU le emite esta resolución a Teslights.] / Características de los instrumentos a Fabricar/Reparar: Cinemómetro automático estático de efecto Doppler. / El Departamento de Metrología Legal del LATU, en el marco del Convenio MIEM-LATU del 19/12/94 certifica que la entidad cuyos datos anteceden ha sido inscripta en el Registro de Fabricantes, Importadores y Reparadores de instrumentos en cumplimiento a lo dispuesto por el Decreto Ley N° 15298 y Decreto 218/983*». Lo firma el ingeniero Daniel Rey, Jefe de Metrología Legal del LATU.

Se contrasta, lamentablemente, señor Presidente... Lamentablemente porque debiéramos darle la certeza y la tranquilidad a los contribuyentes con lo que el propio LATU le devuelve al ciudadano Kennedy el 8 de marzo de 2023. Y en la parte concreta le dice: «La empresa Teslights Internacional inició en octubre del 22 el trámite necesario para poder importar cinemómetros, el cual se encuentra finalizado al presente. Por lo tanto, la empresa ingresó al registro como importador y reparador autorizado de cinemómetros que administra al LATU de conformidad con el decreto... / En consecuencia la empresa Teslights Internacional SA no cuenta a este momento con instrumentos verificados por Metrología Legal del LATU estando sí registrada como fabricante y reparador». Sigue sin calibrar. El contrato se empezó a ejecutar en diciembre de 2022 y no había ni calibraciones ni registro de importador que le permitiera instalar equipos traídos de Estados Unidos. Solo se obtuvieron los ID de cada equipo que lo otorga el LATU para saber la localización geográfica de cada uno por vía electrónica. Se le pide un número de expediente para proveerle por parte de la empresa a la Intendencia como un mero justificativo de la ausencia de los documentos necesarios que tenían que estar sobre la mesa a la hora de firmar el contrato. Y yo debo creer que Pomi lo sabía, porque para eso es el Director de Tránsito, que Linale lo sabía y que, lamentablemente, debo pensar que Flores lo avalaba.

El LATU dice que lo inscribe como fabricante reparador. Sigue sin ser importador. La verdad es que hay serias contradicciones del LATU que no se entienden. El 31 de marzo de 2023 le dice a Kennedy: «La empresa Teslights Internacional no ha declarado ser importadora de cinemómetros...». Acá ya se embarra todo. «La misma importa las piezas que luego ensambla en el país, por lo que está categorizada en el registro del LATU como fabricante y no como importador. Por lo tanto, mientras mantenga dicha condición no está obligada a obtener el certificado mencionado». (mg)/ Ni usted lo puede entender, señor Presidente, y si lo entiende explíquemelo. Al 31 –al 31–, que es la última expresión del LATU, no está como importador, y los radares son de Estados Unidos. Son «estos»; «estos» son los radares, no las piezas, los *radares*.

(El señor Edil muestra una imagen impresa).

Después que los dotan de una cámara es otro cantar. El *cinemómetro* viene completo de Estados Unidos y lo dice en los ID que le otorga, dice que son para la marca Kustom Signals; Procedencia USA.

Cómo es que al 31 de marzo de 2023, si el LATU dice que no son importadores, en 2021 instalaron equipos en Río Negro para hacer pruebas y firmaron un contrato en

junio de 2022, y cómo es que el señor Intendente no pudo quedarse tranquilo de que Pomi, Linale y Flores no estaban haciendo una omisión grave de controlar «esto».

En respuesta a su consulta, al amparo de la ley «tanto», el LATU le contesta al señor George Kennedy: «*Se adjunta el listado con la información solicitada para cada instrumento, cinómetro Kustom Signals, 20/3/23*». Todo lo que está resaltado –todo lo resaltado– es de la misma procedencia y de la misma marca: Kustom Signals, de Teslights International SA. Entran como equipo, no entran como autoparte, como dijo este individuo que recién nombramos –que tuvo el tupé de tratar con despotismo a los ciudadanos de Río Negro que se acercaron a preguntarle cuando vino el LATU hace unos cuantos días– sobre que «esto» era un equipo que cualquiera armaba en su casa comprando una plaqueta en la ferretería. La verdad es que viniendo de quien está comiendo de la mano del contribuyente de Río Negro es una falta de respeto imperdonable... Y hoy, separando la paja del trigo y separando el daño que se ha provocado, y ya que la realidad indica que se ha interrumpido el contrato, le agradezco al señor Intendente que así lo haya hecho. Lo que han hecho estos individuos no tiene nombre: engañar y estafar a la Intendencia de Río Negro y por ende al pueblo de Río Negro.

Por último, el boletín técnico, por si hay alguna duda de los montos de licitaciones. Texto Ordenado de Contabilidad de Administración Financiera del Estado, Tocaf. Monto límite de asignaciones estatales enero a diciembre de 2022. Límite máximo de licitación abreviada, artículo 33° literal a en la redacción dada por el artículo 314° de la Ley 19889, mínimo para exigir garantía de mantenimiento de oferta, artículo 64°: \$ 11.012.000; 92.000.000 facturados subidos a la fecha.

Vuelvo a agradecer que esto se haya interrumpido. *Deseo* que el señor Intendente sea conteste de esto. *Deseo* y quiero tener la certeza de que tiene la capacidad de reconocer, así como reconoció en su momento que se había equivocado al expresar que estaban todos certificados y no lo estaban, que al menos dos de sus Directores no han sido del todo leales en cuanto a la confianza que él les ha depositado. Es más, hemos manifestado en el tratamiento de este mismo tema, señor Presidente –y no hemos sido el único partido que lo ha hecho–, nuestra absoluta disconformidad con expresiones públicas del señor Director General de la Intendencia que debió omitir.

Muchas gracias por ahora, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE. No tengo más...

Tiene la palabra el señor Edil Acosta. ¿Por qué tema es, señor Edil?

SR. WASHINGTON ACOSTA. Una consulta, señor Presidente.

Ya que también tengo apreciaciones sobre lo que ha ocurrido con las fotomultas me gustaría escuchar lo que el señor Intendente y sus asesores expresen y saber si tengo la posibilidad de dar después una opinión sobre lo ocurrido.

SR. PRESIDENTE. Le explico a usted y a los presentes: de acuerdo con el artículo 196° del Reglamento se da la palabra a quienes fueron los miembros que llamaron a Sala al señor Intendente, en este caso en nombre de la bancada del Frente Amplio el señor Edil Julio Dimitrioff y la señora Edila Karina Sánchez. Una vez realizados los cuestionamientos y las preguntas, que agradecemos se hayan hecho llegar por escrito a la Mesa, le vamos a otorgar la palabra al señor Intendente dando respuesta al planteo del

señor Edil Dimitrioff y a las preguntas que se han acercado para que comience la exposición, y posteriormente se va a dar un intercambio durante el que se puede preguntar y repreguntar.

SR. WASHINGTON ACOSTA. Gracias, señor Presidente. Era mi duda.

SR. PRESIDENTE. Apelando a la voluntad de todos los señores Ediles solicito que estén atentos y no repregunten algo que ya se consultó para que no se pierda tiempo en cuestiones que ya se hayan tratado.

Por otra parte, le doy la bienvenida al señor Intendente y le quiero pedir disculpas porque no lo hice al inicio. Le voy a otorgar el uso de la palabra y a solicitar que cuando se la ceda a algún asesor suyo lo nombre a los efectos de la versión taquigráfica.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Buenas tardes a todos. Muchas gracias por recibirnos y habernos invitado a venir; de igual forma estuvimos ya dos veces por este mismo tema.

La verdad es que me siento conforme con el planteo que ha hecho el miembro que nos ha llamado a Sala y refrendo que vine aquí a pedir disculpas por haberme equivocado. Creo que es de buena fe decir: me equivoqué la vez que estuve acá.

Voy a ir analizando algunos temas y a tratar de ser lo más rápido posible; después los diferentes Directores van a hablar de temas más específicos.

Como las tres o cuatro primeras preguntas refieren a qué estudios previos hemos hecho, cuál es el estudio, cuál es la razón, la cantidad de cosas que se han hecho, la educación... –lo que planteaba la señora Edila Sánchez– hoy escribí lo que les voy a decir.

Desde el 2005 al 2015 y después de 2020 la población me ha dado la responsabilidad de estar al frente de este departamento y gestionar de la mejor manera posible los diferentes temas que hacen a la vida de la población del departamento.

En el caso del tránsito ha sido claro que lo que tenía que hacer era permitir una circulación de la gente en lo que sea con la máxima seguridad posible y evitando los accidentes. Digo esto porque tengo la obligación de decir todo lo que hemos hecho en todos estos años para cuidar a la población de Río Negro.

Nuestra responsabilidad como Intendente frente al cuidado de la población ha sido siempre hecho con la más absoluta buena fe y con la máxima honradez intelectual administrativa y, por supuesto, como en todas las cosas de la vida, con *aciertos* y con *errores*.

Voy a enumerar rápidamente lo más importante que hemos hecho.

En 2007 me tocó exigir la obligatoriedad del casco, del cinturón de seguridad y de las luces, y no fue un tema sencillo, hubo protestas, manifestaciones y todo lo demás.

No es en orden cronológico lo que voy a decir.

Después logramos poner los semáforos en la ruta puente-puerto y también hubo disconformidad.

Trabajamos mucho en educación permanente en educación vial. Y quizás este tema va de la mano del proyecto más lindo que tenga el país y que tenemos a nuestro departamento como abanderado: el proyecto que tenemos con la Organización Panamericana de la Salud y la Fundación Gonzalo Rodríguez, del plan de Naciones Unidas para la seguridad vial: vida segura, medio seguro, implementación de las tecnologías, control de velocidad y peatones seguros.(ld)/

Tenemos datos de los trabajos realizados por la Dirección de Tránsito, después le voy a solicitar al Director Pomi que cuente lo que ha sido la evolución de estos. Quizás no venga directamente al caso, pero el haber alquilado por un año una pista de motos en Young para que no anden corriendo en la ciudad es importante. Construcción de infinidad de lomos de burro y sendas peatonales... Y tengo que ser bien sincero: teníamos cientos de solicitudes de la gente que nos pedía por favor que hiciéramos lomos de burro. El hecho de haber puesto carpeta asfáltica tanto en el polideportivo como en el Codecam de Young para que los ciclistas no tengan que salir a la ruta arriesgando sus vidas es importante. Peadonales: hace años la de Fray Bentos a UPM, la de Young a la virgen; las construidas por el Municipio de Young –ruta 25 y ruta 3–; peatonal y ciclovía en Nuevo Berlín; ciclovías en la rambla en el período anterior; peatonal del parque La Esmeralda y peatonal y bicisenda a construirse en la parquización del arroyo Laureles. Señalización y señalética que hemos hecho no solo en la ciudad sino en la caminería rural. Cierre de la rotonda de La Víbora; rotonda al ingreso de ruta 3 en Young y la salida hacia Paysandú. Baterías de semáforos en los cruces más importantes de ruta 3 en Young, donde es imposible controlar la velocidad, y batería de semáforos en calle Artigas y Las Piedras en Young. En el Congreso de Intendentes estamos trabajando con la licencia por puntos y, sobre esto, permítanme dos segundos. El español que vino a trabajar con el Congreso dijo: «La libreta por puntos es un crédito que le da la sociedad, no el Gobierno, al vecino para circular y convivir en la vía pública, y en la medida en que vaya teniendo infracciones se los va a ir sacando la propia sociedad hasta perder todos los puntos y va a tener que pasar un tiempo sin manejar y hacer los cursos necesarios». La unificación de las multas que se realizó a través del Congreso de Intendentes... ¿Y por qué hago referencia a esto? Porque hubo multas que aumentaron radicalmente.

¿Por qué comento todo esto? No fue que un día nos levantamos y dijimos: «vamos a poner las cámaras». Hemos pasado años trabajando en el tema y *creímos* que estábamos en el momento justo para agregar una tecnología usada en infinidad de lugares del país para *ayudar* en lo que podamos a controlar y disminuir los accidentes. Carencias, unas cuantas. En Tránsito tenemos carencia de vehículos, carencia de equipamiento, tenemos varias carencias. Ahora mudamos la parte de los inspectores al exedificio de Adeom. Y luego de todas estas acciones consideramos que estábamos en condiciones de dar otro paso; o sea, no fue que de la noche a la mañana y sin haber hecho nada antes dijimos: «vamos a poner las cámaras».

Al tema del contrato lo desarrollarán los doctores Gorosito y Flores, y al de la licitación Linale y Pomi.

Quiero hacer algunos comentarios porque acá se planteó por qué se hizo este contrato con la empresa. Hay varios tipos de contratos de este mismo servicio. Hay departamentos que pusieron mucha plata al principio y compraron los equipos, por lo tanto, ahí no participa más nadie que la Intendencia; hay otros que arreglaron un canon mensual independientemente de la cantidad de multas. Nosotros no teníamos plata y no podíamos hacer eso; por lo tanto, pareció razonable decir: «vamos en un porcentaje de la multa». ¿Por qué es importante? Porque se dijo muchas veces: «¿Cómo no va a haber miles de multas si la empresa va enganchada?» La empresa no multa. Quien sube la multa es la Intendencia de Río Negro –después vamos a mostrar la cantidad descartadas que hay–. Lo que hace la empresa es transmitirnos la fiscalización que realizó y la Intendencia es la que después notifica y sube la multa.

Y está bien el cuestionamiento de por qué se firmó por el 50 %. Está bien y tienen razón. Ahora, ¿yo tenía que pelear eso? Lo tenía que pelear. Tenía que lograr acuerdos

porque el contrato estaba firmado y la empresa me podía decir: «No, este tema está firmado. Andá a llorar al cuartito». Independientemente de eso logramos un 35 % y un 30 % el día que se unificaran las multas de tránsito a nivel de todo el país. La Intendencia no hizo ninguna inversión porque no la podía hacer y acordamos este sistema por el que, en definitiva, lo que nosotros notificamos es una presunta multa –sobre las notificaciones explicará el doctor Flores–.

Con respecto a la empresa, la conozco desde el veinte y pico, desde que entré, cuando fui a hablar por luminarias y terminamos hablando... Porque ya habíamos pensado en la posibilidad de comenzar una *smart city* o ciudad inteligente para el Anglo –ahora está la consultoría trabajando– y ahí apareció toda la parte electrónica digital con sensores de recolección de residuos y demás y cámaras de fotomultas.

Lo que quiero que entiendan, y se lo dije a los vecinos todas las veces que nos reunimos, es que yo no represento a la empresa, represento a la población. Y créanme, y no me estoy haciendo el desgraciado, que yo he sufrido con este tema y lo que he hecho, *todo* lo que he hecho, ha sido para evitar y provocar el menor perjuicio a la población...

No te rías, Karina, porque es cierto. Lo digo en serio –lo digo en serio–. Se me podrá creer o no, están en todo su derecho.

Y por eso peleé el 50 % y lo bajé. Y por eso después, el 15 de setiembre... Porque también fue de común acuerdo. Me podrían haber dicho: «Acá la línea blanca está puesta en el contrato y por lo tanto no tenemos por qué bajar el cobro de esto».

Reitero que siempre actué de buena fe y honestamente.

Cuando me decían que había que bajar el contrato... Yo tengo una responsabilidad muy grande. Yo no podía bajar el contrato así nomás. Hay un contrato firmado, hay cláusulas de rescisión. Por una atropellada no podía bajar un contrato que después le terminara costando a la Intendencia, en definitiva, a toda la población, que es la que la banca con los tributos que paga, y tuviera que pagar una fortuna. Porque en este mismo recinto tenemos experiencia, ¿no?: el día que se destituyó a la contadora Álvarez. Y no se pagó en esa Administración, siguieron dos o tres Administraciones hasta que se pagó. Entonces, tenía que ser prudente. Y yo sé que muchos no me entendieron. Lo sé totalmente –totalmente–. ¿Qué tenía que hacer? Ver de qué forma podía bajar el perjuicio que sabía que se le estaba provocando a la gente, pero lo que se estaba haciendo era lo correcto.

Me reunía con los vecinos y me planteaban cuáles eran todas y cada una de las cosas. Que lo radares marcaban mal; que no podía ser; que «Yo nunca ando a 60, ando molestando, entonces ando a 30 y el radar marca 50 y pico»; o sea, que el radar marcaba mal. Lo otro era que la foto que mostraban sacaba dos autos y le encajaban la multa del auto que iba rápido al que iba despacio. Otra cosa era sobre la notificación: «Están haciendo mal la notificación». La cuarta era lo que ya dije sobre la invasión de la senda peatonal y todo lo demás.

De aquí en más ¿qué tenía que hacer? Frente a todos estos cuestionamientos tenía que ver cuáles podía atender y entender desde el Gobierno Departamental y por cuáles debía acudir a las autoridades competentes en la materia. (lp)/ Yo tenía la necesidad de saber que las cosas se estaban haciendo bien. Todos me decían: «Mire, señor Intendente, que nosotros estamos de acuerdo. Este es un instrumento que hay que usarlo. Lo precisamos. Pero creemos que se está haciendo mal». Entonces, lo primero que tenía que ver era saber si se estaba haciendo mal o bien. ¿Qué tenía que hacer? Llamar a la única autoridad competente, que es el LATU, por un lado, y por el otro, a la Unasev. Y eso fue

lo que hice: traje al LATU y me dijo: «Se está marcando *bien*»; traje a la Unasev para que revise la forma de registro que teníamos, lo que se trabajaba en el Departamento de Tránsito, cómo se mostraba, la secuencia de fotos o qué pasaba con dos vehículos cuando pasaban a la misma vez o en el mismo momento o con una distancia... no hay multa. Hay equipos modernos. Acá se habló de la gota de agua, de que se le pone al que va a más velocidad una gota. Estos equipos no lo ponen, pero no multan cuando hay dos vehículos. También me dijeron los vecinos: «Entonces te estás comiendo uno que va a 140 km/h, porque como hay dos, uno va a 140 km/h y otro a 30 km/h, no multás a ninguno de los dos». Y sí. Es cierto. Por lo menos así fue lo que me explicaron.

Entonces, de aquí en adelante lo que quiero, y capaz me equivoco un poco de fechas... Nosotros el 4 de mayo mandamos a la Junta «este» informe. Tengo «ahí» algunos otros pedidos de informes y es cierto que hay algunos que no contestamos. Sí, señor. Ahora, a «este» del 4 de mayo, que está completo, porque acá hubo primero una iniciativa privada como existe en cien cosas; por ejemplo, en el Paso de Frontera se va a iniciar ahora la obra y hubo una iniciativa privada. Después de esa iniciativa privada *necesariamente* tiene que haber una licitación. La iniciativa privada no sustituye la licitación. Se presenta una iniciativa privada y se llama a licitación. Y en la licitación el que presentó la iniciativa privada tiene un puntaje mayor. Es nada más que eso.

Acá mandamos: la iniciativa privada, el intercambio que hubo con la Dirección de Tránsito, la licitación, las especificaciones técnicas que teníamos, el informe de la comisión asesora, la adjudicación, el contrato, el comienzo de la fiscalización, el informe del Sucive por la línea blanca o la invasión de senda peatonal, el informe de la Unasev por la línea blanca también, el informe del doctor Gorosito, la modificación del contrato al 50 %, las verificaciones del LATU y los intercambios del LATU con la empresa –como bien dijo el señor Edil Dimitrioff–. En ese informe – no lo voy a leer ahora– tanto la Unasev como el Sucive explican el tema de la línea blanca.

Después, ¿qué hicimos? No me acuerdo bien la fecha, pero creo que fue el 8 de marzo que vino la delegación del Sucive a la Junta Departamental principalmente para explicar lo de la línea blanca, pero después se le preguntó de todo.

Con respecto del registro de la veracidad de la velocidad convocamos al LATU y esta última vez que vinieron lo pedimos a nuestro cargo. Lo pagó la Intendencia ya que no iban a venir porque no correspondía que vinieran. Nosotros teníamos la necesidad de que vinieran. Se controlaron las 11 cámaras de acá, porque había tres vandalizadas; y en Young hay cuatro –no hay cinco– y de las cuatro funcionan tres. Junto con esto le pedí al Presidente de la Unasev que viniera, como vino el técnico, y explicó en una conferencia de prensa que el registro de la infracción no es una multa. Después le voy a pedir al doctor Flores que explique el sistema de notificación.

También es cierto cuando se nos dice: «¿Por qué no notifican a la casa?» Está establecido y se hace por el IMPO. Además, nosotros hacemos dos notificaciones. Después el doctor Flores lo explicará.

Por supuesto que quiero que también después se muestre tanto por parte de Linale como de Pomi el tema de los números que dan, cuántas infracciones tenemos y sobre todo cuántos vehículos son infractores. Me gustaría que a eso lo mostraran.

Acciones que realizamos desde la Intendencia y en su inmensa mayoría las hice personalmente.

Primero dije que pasamos del 50 % al 35 % y al 30 %. La segunda cosa que se acordó fue lo de la línea blanca. También hicimos una reunión con una importante empresa, la más importante en cámaras que existe en el país para que nos ayudara, para

que nos asesorara, pero que nos asesorara para mejorar. Porque este contrato –después voy a hacer referencia a eso específicamente– decía que eran dos años o hasta agotar el objeto del gasto. Entonces, ¿por qué hicimos esto así? Porque en primer lugar no queríamos hacer un contrato a 10 años, queríamos hacer un contrato lo más corto posible para ver cómo funcionaba el tema, queríamos acotarlo y lo acotamos a dos años o hasta que se agotara el objeto del gasto, porque la ampliación de la licitación depende de una voluntad de la Intendencia, es una decisión pura y exclusivamente de la Intendencia. Después, al final, vamos a ver cómo estamos resolviendo este tema.

Sobre lo de la multa, no es la empresa la que lo interviene sino la Intendencia la que levanta la multa. Nosotros recibimos la información, el registro, se da vista, se notifica y recién después, si la Intendencia decide, se levanta la multa; se levanta la multa al Sucive. Por eso los números son tan distintos. Después los explicarán. Está la cantidad de multas que hay en el Sucive y la cantidad de multas que están en trámite a través de las notificaciones del IMPO. Son dos números que tenemos que manejar y no tengo ningún problema en manejarlos con ustedes en lo que sea, pero son dos números absolutamente distintos. La Intendencia puede intervenir en los dos números, tanto en la multa que está en el Sucive como en la que está en trámite en el IMPO.

Entonces, decíamos de la importancia de la licitación abreviada. Julio, la licitación abreviada, actualizada, hoy, es de \$ 12.450.000. ¿Qué es lo que estamos pensando? ¿Qué es lo que venimos a decir acá? Con base en las decisiones que hemos ido tomando –ustedes ya conocen lo que le comunicamos a la empresa el 8 de enero–... El 8 de enero nosotros le mandamos a Teslights Internacional SA: «Francisco Schoenig Bentancour. Por intermedio de la presente me dirijo a usted a los efectos de comunicar el agotamiento del objeto del contrato que nos vincula». A este tema yo ya lo había planteado hace un mes y medio o dos meses y no había convencido a nivel de Hacienda de hacer valer el tema del cumplimiento del agotamiento de la licitación abreviada del gasto. (kg)/

Tal como surge del contrato de fecha 30 de junio de 2022 con la empresa Teslights Internacional SA en su cláusula 6ª, se establece: «*El plazo del presente contrato será de dos años, contado a partir del otorgamiento o hasta agotar el objeto de esta licitación de acuerdo a los montos adjudicados*».

(Dialogados).

Esto es al 8 de enero. Ojo.

«A la fecha, la empresa, luego del cobro pendiente de tres facturas –creo que ya las pagamos– con vencimiento ahora, se habría abonado la suma de \$ 10.434.698, siendo el monto máximo legal de la licitación abreviada actualizado a la fecha, de 12.536.000. Dicho lo anterior y por esto, a la fecha, el objeto del contrato se encuentra próximo a agotarse y una vez facturados y cancelados dichos importes se verificará de pleno derecho la extinción del vínculo contractual que ligó a vuestra empresa con esta Intendencia. Por lo anterior, se solicita que no sean remitidas más presuntas infracciones ni material fotográfico, así como también se proceda al retiro de los diferentes equipamientos tanto para el control de límite de velocidad permitida como para el control de semáforos en rojo e invasión de senda peatonal dentro del departamento». Esta fue la mejor forma que encontramos de no exponernos a ningún litigio porque hicimos valer el tema de la licitación abreviada.

¿Qué consecuencia va a traer esto? También lo queremos decir. Hay 11.000 multas en trámite de notificación, notificadas. A esas 11.000 multas las vamos a dar de baja. Hay alrededor de 9.000 que ya están en el Sucive que no han sido canceladas. Esas tenemos

que ver cuándo cumplimos los doce millones y pico de pesos... Y alguien me puede decir: «Ah, sí, ¡otra vez a joder a los que pagan!» Y tienen razón –tienen razón–. Es lo mismo que nos pasa cada vez que hacemos una refinanciación: los que pagaron se jodieron y a los otros les sacamos todos los recargos y las multas.

Entonces, les vengo a decir que esto es lo que hemos hecho. Después vamos a explicar el resto: la licitación, el contrato y todo lo demás. Pero yo quería venir a decir esto: esas 11.000 notificadas salen, y sobre las que están en el Sucive tenemos que ver en qué momento cumplimos con este valor de la licitación abreviada; el resto, de común acuerdo con ustedes, porque yo *quiero* que sea de común acuerdo... Y yo sé que esto no soluciona todo el problema. Estoy de acuerdo. Y yo sé –y ustedes conocen– que quizás a esto lo armamos mal o salió mal. No sé –no sé–. Pero sí quiero decir que quiero resolverlo con ustedes y quiero también que dentro de un tiempo llamemos nuevamente a otra licitación para volver a poner cámaras en el departamento porque creo que es una herramienta útil que no tenemos por qué destrozarla y abandonarla.

Ese es el tema que vine a plantear hoy en general yo como Intendente, haciéndome responsable de todo frente a ustedes. No le voy a echar la culpa a nadie. Les agradezco el planteo que me han hecho.

Ahora les pediría a los Directores que fueran tomando algunos de los temas: doctor Flores, doctor Gorosito, Pomi, Linale y contador Nocerino, flamante Director de Hacienda, que es quien maneja los números exactos de cuánto tenemos en Sucive, cuánto se ha cobrado, cuánto le hemos pagado a la empresa y cuánto nos falta para cumplir; como se está en el período antes del vencimiento de la primera cuota, hoy –hoy– es probable que estos 10.000.000 ya no sean eso y sea más plata de gente que ha pagado multas.

(Dialogados).

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Dimitrioff.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Gracias, señor Presidente.

Interrumpo al señor Intendente solo para no alejarme de ese último concepto que acaba de mencionar.

Alguna vez la señora Nora Gauthier me enseñó que las reuniones de este tipo eran buenas cuando había alguien como usted con el poder en el dedo índice para ordenar cosas, que es lo que usted acaba de contar que hizo: ordenar que se bajen 11.000 de las multas que están subidas. La Junta ya lo hizo, no este Edil ni esta bancada. La Junta, señor Intendente. Y le juro que no es por quienes están en la barra ni en el patio de esta Junta, que apenas son 20 si lo comparamos con los miles que estamos mencionando y que usted está aceptando, pero haga el esfuerzo, Intendente. Vaya un poquito más allá. Si hay sombra sobre esto –todavía no sabemos lo que el LATU emitió en el último examen que hizo cuando vino– vayamos con todo, Intendente. Si las 6.010 por la línea blanca no eran infracciones antes y no tenían multa, no la tienen ahora, borremos las que fueron ejecutadas con 6.000.

Nada más. Gracias.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Intendente de Río Negro.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Quiero hacer una aclaración.

Nosotros damos de baja a «esto» y bajamos el contrato por un argumento muy fuerte, que es el agotamiento del monto del gasto.

En el otro tema no tengo opción porque ahí todos los informes que tenemos es que esa multa está bien cobrada, lo mismo pasa con la de velocidad. En lo que sí..., y acá voy a dar un paso fuerte... Ustedes se acuerdan –y lo dije en una radio– de ese tema de los... El tema es que los 20 o 30 días primeros, donde no estaba la verificación definitiva, se me explicó –y está bien explicado– que el plazo que daba el LATU era de 180 días por el nuevo decreto para presentarse a verificación y no para obtener la verificación. Después le pediría al doctor Gorosito que lo explique.

Pero en ese tema no sé. Si podemos hacer algo lo hacemos. Es más, alguien me dijo: «¿Por qué vas a perder vos las multas?» A pesar de que no tenemos un peso cortado al medio no tengo ningún interés de seguir con este tema. Porque se podría dejar y se podría decir: la multa está bien puesta, cúmplale la licitación a la empresa y usted siga cobrando el 65 %. Nosotros a eso no lo vamos a hacer, no queremos hacerlo. (mg)/ Parece que el tema ya está demasiado complicado como para hacer algo distinto de lo que creemos se debe hacer y donde no exponemos a nada. Al menos eso espero.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor asesor Gorosito.

SR. ASESOR RICARDO GOROSITO. Buenas tardes, señores legisladores.

Tengo el honor de dirigirme a ustedes desde una perspectiva bien abogadil porque ya vieron que ese documento que leyó el Intendente nos pone en una situación en la que al menos quienes hablamos por la parte jurídica de la Intendencia tenemos que ser sumamente cuidadosos porque no sabemos cuál va a ser la reacción última de la otra parte. Así que de mis palabras entiendan que no voy a hacer alguna precisión porque no me gustaría estar presente acá, mañana tener que estar defendiendo al Gobierno Departamental y no haber hecho alguna precisión que me parece buena frente a la eventualidad de un conflicto, que seguramente no va a haber, pero mi misión es la prevención en ese aspecto.

Con referencia a la intervención del señor legislador, que por supuesto escuché con toda atención y respeto, hay algo que me parece que hay que chequear –yo lo voy a hacer porque ahora no pude–. Respecto de esa cláusula que mencionó –y me interesa fundamentalmente, no sea cosa que alguien la maneje– de que tendrían derecho al cobro... Eso, hasta donde yo sé –y espero que lo sepa siempre así– no está en la oferta sino en la presentación de la iniciativa privada. Es importante que hagamos el distingo.

La iniciativa privada es un instrumento que se creó y que han usado todos los gobiernos por el cual empresas ven dónde puede haber un negocio, se adelantan y le ofrecen al Estado la posibilidad de un negocio cualquiera. Por supuesto que eso no inhibe que haya que presentar luego a una convocatoria competitiva. La legislación le da un beneficio de puntaje a la empresa. Entonces, yo tengo que entender que eso no está vigente de ninguna manera. Fue una expresión que la empresa dijo en un documento unilateral de esta, pero cuando el contrato recoge la cosa...

(El señor Edil Dimitrioff acerca una documentación a la Mesa).

Justamente..., es lo que tengo yo, pero no es la propuesta. Esto es anterior a la licitación. Fíjese lo que dice: «*Por la presente deseamos presentar bajo forma de iniciativa privada marco de lo previsto por los artículos 19 y 20...*». Esto es lo que da

origen al expediente. Ellos dicen que presentan en el anexo A del presente documento... Es «este». Y en el anexo B... Es «ahí». Ahí está. Pero no es la propuesta. Esto es la propuesta de acuerdo, que va con la iniciativa de la licitación. Mírelo bien y deme la tranquilidad de que usted se convence de que es así porque si mañana tengo que pelearme con alguien pueda decir que estamos todos de acuerdo en ese aspecto.

Quiero que eso quede claro: no entendemos que la empresa tenga derecho *absolutamente a nada más que a \$ 12.100.000* vinculados al monto de la licitación otorgada. Eso está claro para mí.

No voy a entrar ahora... Capaz después, por lo que el Intendente acaba de decir, una vez que hayamos hecho las definiciones últimas de la finalización del contrato tengamos que venir a conversar sobre qué hacemos con esa bolsa de multas que hay, según lo que el Intendente expresó. Ahí voy a profundizar en alguna otra cosa que ahora considero que no es conveniente entrar.

Lo otro que quiero decir es que en el tema del Manual Interamericano... Lo digo también por mis colegas y amigos del Sucive. El Manual Interamericano lamentablemente está vigente como ley en Uruguay. Es un decreto ley de la dictadura que tomó el decreto y lo hizo norma. Escribiendo los nombres encuentro un decreto de Gregorio Álvarez... Es la Ley 15223: Convenio sobre adopción del Manual Interamericano de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras. Como ustedes saben, uno de los primeros actos del Parlamento democrático fue convalidar todas estas leyes y por lo tanto el defecto de origen que tenían de ser una ley de la dictadura y por tanto un acto nulo por esencia se convalidó cuando el Parlamento dijo que quedaban vigentes todas las normas de la dictadura excepto las que anuló expresamente. Entonces, ahí debemos tener cuidado. Tema importante que lo registremos por si hay un camino futuro de consenso para otra..., como el Intendente ha dicho que es su voluntad llevar adelante, bueno, trabajaremos en un pliego en el que estemos más o menos todos de acuerdo y sacaremos estas cosas que están puestas ahí si no son convenientes.

Quería decir esas dos cosas como aporte respecto de cómo tenemos toda la posibilidad jurídica de dar por finalizado el contrato habiéndose alcanzado la suma de \$ 12.400.000 sin que la empresa pueda reclamar absolutamente nada.

Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE. Le doy la palabra al señor Edil Cardozo para realizar una pregunta respecto de lo que acaba de mencionar el doctor Gorosito.

SR. WALTER CARDOZO. Gracias.

Me surge la duda de su intervención en cuanto a la propuesta de la empresa en la licitación. Hay una presentación, una iniciativa privada donde la empresa ofrece un servicio y sus condiciones, y por lo que usted dice *habría* una propuesta real contra el llamado a licitación, que no aparece en el expediente. Entonces yo debo pensar que o hay una propuesta, y se la estamos pidiendo para chequear, o, si no la hay, la propuesta es la misma iniciativa privada, y sería un problema.

SR. ASESOR RICARDO GOROSITO. La hay y habrá que complementar esa información.

SR. WALTER CARDOZO. No está en el expediente. Gracias. Queda pedida, por favor.

(Dialogados).

En el expediente no está, está el pliego, la resolución de la comisión de adjudicaciones... Falta la oferta. O las ofertas. Creo que ahí no hay ninguna, que es la única.

SR. PRESIDENTE. Falta la oferta en el expediente que se envió a la comisión, que es el que estamos manejando en la Junta.

SR. WALTER CARDOZO. Exacto.

SR. PRESIDENTE. Perfecto.

Tiene la palabra el doctor Flores.

SR. SECRETARIO GRAL. Muchas gracias por recibimos.

Lo primero que voy a hacer... Siempre intento hacer un alcance más técnico obviándome un poquito de lo subjetivo porque en realidad es el perfil que he intentado mantener siempre en todas las comparecencias que hemos tenido acá, públicamente, en los expedientes, etcétera.

¿A qué voy? Respecto de la verificación de los radares hay que tener presente que el Decreto 259/2022... Julio dijo que fue el 30 de agosto, pero yo tenía entendido que entró en vigencia como el 21 de agosto, pero estamos más o menos en la misma fecha, no hay grandes diferencias. Respecto de eso es importante saber que la licitación 4/2022..., el llamado se hace con fecha 17 de marzo, es decir, previamente a que entre en vigencia este decreto reglamentario que establece incluir como un instrumento de medición reglamentado los cinemómetros para fiscalización electrónica. Antes de esta fecha no lo era, no era ni siquiera un instrumento de medición que debía ser verificado, certificado, homologado por el LATU... Son todas semánticas completamente distintas que manejo muy brevemente porque son más técnicas que otra cosa y no es respecto de lo que conozco.

¿Qué quiero decir con esto? Que tanto la adjudicación como todo el proceso licitatorio se llevó adelante *sin* una norma que incluya los cinemómetros como un instrumento reglamentado. (ld)/ A su vez, si bien el artículo 2º incluye los cinemómetros como un instrumento reglamentado, el artículo 7º... Debido a que se estaba en una etapa de *transición*, un instrumento que no estaba reglamentado pasó a ser reglamentado, se generó un reglamento, y al generarse este reglamento, como evidentemente ya había cinemómetros que estaban en plaza, el LATU ante esto dijo: A los que ya están en plaza les doy 180 días –lo hace por el artículo 7º– para que presenten la *solicitud* de la verificación.

Ahora viene lo importante. Una empresa cualquiera, ¿cómo puede hacer para acceder a la verificación de un instrumento de medición reglamentado? Obviamente que primero tiene que inscribirse como empresa, no sé exactamente el proceso porque es del LATU, pero se inscribe como empresa, tienen que aprobar el equipo y luego de aprobado recién estaría en condiciones de poder hacer esta verificación, de solicitar y luego finalmente hacer la verificación. ¿A qué voy con esto? A que si bien la verificación es un acto solo, en realidad implica una actividad y es una actividad compleja que tiene varias etapas. Estas etapas fueron las que se comenzaron a hacer con anterioridad al vencimiento de este plazo que culminó efectivamente con la verificación, pero para uno poder verificar previamente tiene que haber cumplido con todas las demás etapas que establece el decreto.

Dicho esto, en realidad los radares siempre estuvieron dentro de la normativa vigente de cinemómetros. ¿Por qué? Porque dentro del plazo se comenzó con esta etapa tendiente a la verificación de los equipos dentro del plazo que establece el propio decreto. Esa es la primera aclaración.

Luego de esto se geolocalizaron y se volvieron a verificar, incluso cuando no estaba vencida la verificación. Pero a eso ya lo explicó el señor Intendente. Quería dejar clara esa etapa primaria con la que podemos estar de acuerdo o no, podemos hablar de conveniencia o de inconveniencia, pero creo que desde un punto de vista técnico-jurídico quedaría bastante claro que, en realidad, siempre se estuvo dentro de la norma, dentro de este decreto, y siempre estuvieron verificados y cuando no lo estuvieron –en ese corto período– se estuvo dentro del plazo que establece el propio decreto reglamentario que, en definitiva, es el que después va a regir para verificar los aparatos.

Gracias.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el Director Nazario Pomi.

SR. DIRECTOR DE TRÁNSITO. Vamos a comenzar por el principio.

Brevemente, sobre lo que hoy hablaban de la línea blanca, se cobra en muchas partes del país. Les traje una copia de una multa de Montevideo por no dar preferencia al peatón. Está cobrada, paga. La dejo.

No hay nada más que decir porque dicen tantas cosas que no tienen argumento que después desmentirlas es muy difícil.

En cuanto a los equipos ya lo dijo el Intendente: en Young no eran cinco, hay tres funcionando y uno estaba deshabilitado. Las infracciones que cobran son tres, no cuatro: luz roja, línea blanca y velocidad. Solo tres verificaban. A esto lo dejo como dato.

Lo que me interesa, y les dejo la documentación, es que en algún momento se dijo que el tránsito había empeorado. Al igual que todos los Directores del país recibo los informes de la Unasev, y como yo veía que en números estábamos igual y a nivel nacional bajamos algunos ítems, le pedí a la Unasev que me hiciera un informe técnico para saber si estábamos mejor o peor. La cuestión es que estamos casi igual. ¿Qué es lo interesante de esto? Que estamos casi igual, pero en la Dirección de Tránsito tenemos una gestión, que es de lo que siempre queremos hablar y al final todos los temas terminan con el de las fotomultas... No gracias a mí, sino al personal de Tránsito, durante la pandemia en 2021 trabajamos sin parar, fuimos una de las pocas dependencias de la Intendencia que nunca paró. ¿Por qué? Porque nosotros siempre estamos trabajando para cumplir las necesidades de la gente, como lo dice el Intendente y como siempre nos ha marcado. ¿Qué problemas teníamos? Que si alguien quería empadronar un camión –pasó mucho en Young– y decíamos que no podíamos ir por la pandemia no podían inscribirlo en el Ministerio de Transporte y no podían trabajar; que por más prórroga que había, si no hacíamos las licencias de conducir los choferes de los camiones no podían circular, no podían entrar a las empresas y no podían hacer nada. Entonces, lo que hicimos fue trabajar.

Eso nos llevó a que buscando datos de otras cosas surgió que, por ejemplo, en el año 2019 se empadronaron 1.173 vehículos; en el año 2020 –plena pandemia– bajamos un punto, realizamos 1.090 empadronamientos; en el 2021 –pandemia– tuvimos un 7 % más con respecto al año 2019 –siempre relacionando con el año 2019–; en el 2022 tuvimos un aumento del 134 % debido a los reempadronamientos gratuitos y demás, pero en definitiva todo es para recaudación de la Intendencia, y en el 2023 –creo que a

setiembre– hemos aumentado un 43 % los empadronamientos en Río Negro. Eso me llevó a preguntar...

SR. PRESIDENTE. Disculpe, señor Director. La señora Edila Sánchez consulta si le permite realizar una pregunta.

SR. DIRECTOR DE TRÁNSITO. No. Quiero terminar porque si empezamos a cortar... Si me permite...

SRA. KARINA SÁNCHEZ. No hay problema, señor Presidente. Déjelo terminar.

SR. DIRECTOR DE TRÁNSITO. Yo escuché atentamente durante una hora y media o dos horas a todos. Ahora me toca a mí.

Siguiendo con este informe de la oficina de Tránsito surge que en Río Negro desde el 2020 al 2022 –nos falta el 2023– aumentamos el empadronamiento en casi 5.000 vehículos más. Eso también refuerza el hecho de que tenemos una circulación vial mucho más importante. Hasta hace unas dos semanas teníamos 61.026 empadronamientos. También la recaudación de la Intendencia fue una cifra muy importante.

Me tomé el trabajo de averiguar bien hoy cómo había dado el censo en Río Negro. Somos 54.000 y pico; o sea que al año pasado está dando que hay más vehículos empadronados, circulando, que ciudadanos –61.026 y somos 54.000 y pico–. Eso demuestra que el parque automotor de la ciudad es muy importante.

Esto con respecto a lo que se hablaba sobre siniestralidad. Voy a dejar todos los informes para que vean que no aumentó.

Cuando ingresamos a la Dirección de Tránsito, lo dije en la radio y se reían... Yo de tránsito no sé nada. A la fecha que hizo referencia el señor Dimitrioff yo era Director de Turismo, después vino el cambio y pasé a Tránsito. Le aclaro que no tengo ninguna relación con esa empresa y no participé y, si miran las actas, tampoco estoy en la mesa de licitaciones. No corresponde. Sí como Director de Tránsito conversé con ellos mil veces para ver qué podíamos hacer.

Cuando iniciamos en la Dirección de Tránsito empecé a escuchar a la gente. Tengo un amigo que me dijo: «Nazario, tengo un lío con la deuda del auto... No pude pagar». Hablamos con el Intendente y él dijo: «Vamos a sacarla». Fue a Montevideo y lo consiguió. Montevideo y Canelones no querían refinanciación de nada porque nos habían dicho que no se hacían más, pero se consiguió y eso llevó a que pudimos ordenar el endeudamiento de los autos que son patrimonio de personas que ya lo habían perdido por la pandemia, por la falta de trabajo y demás. (lp)/ Hablamos con el señor Intendente también el tema de reempadronar esos vehículos, porque muchos arreglaron las deudas, pero estaban empadronados en otro lado y salió el reempadronamiento gratuito. Después del reempadronamiento gratuito teníamos el problema de que habían quedado muchos autos que se habían vendido, no se les había hecho transferencia y aparecía la deuda en el Sucive, entonces pedimos la desvinculación de esos autos, lo que ayudó al arreglo que veníamos haciendo del parque automotriz por el tema de la documentación que son dos partes muy importantes de esto.

SR. PRESIDENTE. Señor Director, discúlpeme, pero así como le pido a los señores Ediles que se ajusten al tema también le tengo que pedir a los Directores.

SR. DIRECTOR DE TRÁNSITO. Todo esto refiere al tema porque estoy hablando...

SR. PRESIDENTE. El Ejecutivo hizo el llamado para hablar sobre determinado tema, si no se da pie a que después los señores Ediles se vayan por las ramas y se me complica a mí. Entonces le tengo que pedir que nos ajustemos al tema, por favor.

SR. DIRECTOR DE TRÁNSITO. Me ajusto al tema.

Todos los asuntos tienen que ver porque la señora Edila también planteó si se había reinvertido en la Dirección de Tránsito.

Cuando nosotros entramos a Tránsito no teníamos nada de equipos. Se compraron las cámaras Pro, un medidor de velocidad... Acá quiero hacer un agregado que viene al tema por el LATU. Del período anterior teníamos creo que uno o dos y los quisimos mandar a calibrar al LATU para poder usarlos porque si no están calibrados no podés multar con ellos y nos dijeron que a esos equipos no los tomaban más. Había que comprar nuevos. Por eso se compraron nuevos. Es decir que el LATU no solo hace el control de la verificación o calibración de los equipos sino también del origen. Una vez que el LATU acepta eso, por más que pague no puedo calibrar algo que ellos entienden que está mal. Por eso fue que acá todo quedó totalmente calificado y calibrado cuando el LATU tuvo la potestad cuando el señor Presidente de la República hizo la reglamentación en cuanto a que eran los únicos autorizados a tener el control de la verificación y calibración de los equipos. Eso nos da la tranquilidad de que si el LATU dice que está bien tenemos que respetarlo porque es quien tiene la responsabilidad de realizarlo.

Con el tema de la fiscalización que quisimos hacer le propusimos al señor Intendente realizarla usando la tecnología porque en todas las reuniones de los Directores de Tránsito plateaba el tema de que con las motos era un lío lo de los lomos de burro. Yo era el primer enemigo de los lomos de burro; hablé con la Policía, con Bomberos, con los de la salud y todos me decían que no pusiéramos más lomos de burro porque la vida depende a veces de dos o tres minutos y a ellos, que respetan los lomos de burro, se les complicaba para llegar porque no pueden ir a gran velocidad y las motos, que es con las que tenemos más líos, los pasan por el costado.

Cuando empezamos con las charlas didácticas en las escuelas de Fray Bentos una cantidad de Directoras nos plateaban que era imposible salir con los niños a la calle porque a veces tenían que esperar hasta que cortaran dos veces los semáforos porque los autos se paraban con la trompa sobre el espacio que hay para que pase el peatón y no podían cruzar. Entonces, me pareció una buena idea... así como también el trabajo que estábamos haciendo con CEA Azul para poner carteles identificatorios y un montón de cosas, que ya que íbamos a usar la tecnología en los semáforos donde se ponía el control del cruce en rojo también tuviéramos eso para darle la independencia a los chicos, a los discapacitados que tienen que cruzar, pero y si ese espacio está ocupado tienen que pasar por detrás de los autos o por delante, que es de circulación vehicular, y estarían ellos en infracción. Por lo tanto, nos pareció muy buena la idea y creo que dio muy buen resultado ya que después me llegaron agradecimientos porque con esta nueva disposición era distinto cruzar las calles en los semáforos de Fray Bentos.

Acá lo que tenemos que ver es que hubo una corrección. El señor Intendente me pasó un millón de mensajes, y yo hablé con mil personas que decían que la calle España era una pista de carrera, pero después de que pusimos uno de los equipos en esa calle es el que menos multas tiene; a veces pasan hasta dos semanas sin que haya una multa. Y eran las motos y se corrigieron. Porque acá cuando hablan del problema del tránsito mencionan las motos, y a las motos nosotros las hemos perseguido, hemos sacado

alrededor de 180 motos por año, durante todos los años sigue siendo constante; las hemos retirado de circulación, las hemos controlado, hemos hecho de todo. Siempre todo el mundo dice que el problema de la circulación son las motos. Nosotros tenemos «acá» los números de las multas y las motos deben tener la tercera parte de multas que los autos. O sea que a pesar de que las motos molestan más que nada por los ruidos y las picadas los que circulan en esos vehículos tienen menos infracciones que los que circulan en auto. Una paradoja, pero es así. Nosotros creemos, en defensa del 80 % –por no agregar más–, que la gente que no tiene multa, personas que tienen problema para caminar, para circular por la ciudad... En nombre de toda esa gente le planteaba al señor Intendente que tenemos que seguir con un sistema, ya sea este u otro, de control de velocidad porque el problema que tiene Frey Bentos, tenemos que reconocerlo, es que somos infractores. Tenemos mucha gente que no se acostumbra a cumplir con las leyes que marca la Junta, que marcan ustedes, las han escrito colegas de ustedes y nosotros tenemos que velar que se cumplan. Yo no estoy para proteger al infractor, estoy para proteger a los que no tienen la posibilidad de trasladarse cuando circula mucha gente que no respeta las normas de tránsito. Entonces, ahí es cuando empezamos con todo este tema, todo esto ha sido contestado y lo hemos pasado...

SR. PRESIDENTE. Perdón, Director. Tiene la palabra el señor Edil Bizoza.

SR. ROBERTO BIZOZA. Señor Presidente, si me permite solicito un cuarto intermedio de 5 minutos.

SR. PRESIDENTE. Está a consideración...

SRA. KARINA SÁNCHEZ. Antes del cuarto intermedio me gustaría tener la posibilidad de hacer alguna apreciación debido a que el Director de Tránsito me aludió.

SR. PRESIDENTE. Por supuesto. Tengo tres señores Ediles anotados para consultar sobre el tema que estamos hablando a efectos de ir cerrando etapas y poder avanzar: Sánchez, Dimitrioff y Falcone. Si no, avanzamos y volvemos...

Tiene la palabra el señor Edil Casanova.

SR. RODOLFO CASANOVA. Voy a solicitar la prórroga de una hora antes de que se realice el cuarto intermedio.

SR. PRESIDENTE. Ponemos a consideración la prórroga de la hora.

(Se vota).

**Afirmativa.** 30.

Tiene la palabra la señora Edila Sánchez.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. ¿Podría ser de 15 minutos el cuarto intermedio?

SR. PRESIDENTE. ¿Está de acuerdo, señor Edil Bizoza?

Tiene la palabra, señor Edil.

SR. ROBERTO BIZOZA. No tengo problema, señor Presidente. Simplemente vamos a tener menos tiempo de reunión, pero estoy de acuerdo.

SR. PRESIDENTE. Si no, lo separo.

El Partido Nacional pide 5 minutos. Por Reglamento cada bancada tiene 20 minutos.

(Dialogados).

Está a consideración realizar un cuarto intermedio de 5 minutos solicitado por la bancada del Partido Nacional.

(Se vota).

**Afirmativa.** 30.

(Así se procede).

(Finalizado el cuarto intermedio los señores Ediles retornan a Sala)

SR. PRESIDENTE. Debido al tiempo de sesión que nos queda voy a dar la palabra a los señores Ediles que están anotados para realizar preguntas.

Tiene la palabra la señora Edila Sánchez.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. Le agradezco, señor Presidente.

En realidad, atar los empadronamientos a la siniestralidad es como mezclar chorizo con velocidad –si me permiten la expresión–, o el equivalente a «mi abuela tiene un biombo».

Tengo unos datos «acá» de la Unasev, que por suerte son de acceso público, y me extraña que el Director de Tránsito prefiera hablar del aumento de los empadronamientos antes de referirse a los datos de siniestralidad en el departamento. En 2019 hubo 5 fallecidos y 39 heridos graves. En 2022 hubo 6 fallecidos y 24 heridos graves. En 2023 hubo 8 fallecidos y 43 heridos graves. (kg)/

Datos de siniestralidad. En 2019 se produjeron en total 532, 268 en Fray Bentos y 167 en Young. En 2020 un total de 451, 269 en Fray Bentos y 134 en Young. En 2021 –en pandemia ¿no?– un total de 464 siniestros, 258 en Fray Bentos, 141 en Young. En 2022 un total de 537, 282 en Fray Bentos y 168 en Young. En 2023, 329 en Fray Bentos y 165 en Young, lo que contabiliza 563 siniestros de tránsito en el departamento. Entonces, si vamos a jugar con las cifras no seleccionemos solamente las que nos dan pie para defender ciertos argumentos, porque hay otras que hablan de lo indefendible ¿no? Como es la gestión de Tránsito.

Me parece que acá hay un claro ejemplo de que este sistema de fotomultas no fue efectivo y no estaría mal reconocerlo porque a partir del reconocimiento nos permite a todos hacer aportes y contribuir... Pero si él prefiere hablar de cosas cotidianas y de las autorreferenciales acerca de ciertos puntos, a mí me gustaría hablar de la rotonda que está ubicada en la esquina de 18 de Julio y la conocida farmacia Garcén en Young...

(Dialogados).

SR. PRESIDENTE. Señora Edila, refiérase al tema.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. Bueno, pero a Pomi no se lo señalaron cuando habló.

SR. PRESIDENTE. Le llamé la atención al Director y lo mismo hago con usted.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. Bueno, perfecto, yo me puedo ceñir y ahora voy a terminar la exposición.

A mí no me corresponde hablar de la idoneidad de nadie, pero me cierran muchas cosas cuando el Director de Tránsito me dice que estaba en Turismo y después termina en la Dirección de Tránsito.

Por ahora es lo que tenía para decir.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Dimitrioff.

Por favor, les pido que se remitan al tema.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Sí, sí. Gracias, señor Presidente.

Son generalidades. La invitación que se hizo al señor Intendente es para intercambiar por generalidades del sistema fotomultas; obviamente que la gestión la realiza Nazario Pomi al frente de la Dirección, que para mi gusto está mal que siga repitiendo que no sabe sobre tránsito.

Señor Intendente, antes del sistema fotomultas usted no cobraba la infracción por pisar la línea blanca; durante una parte del sistema fotomultas usted cobró por pisar la línea blanca. En setiembre usted ordenó –y ahí es cuando le digo que tiene el poder que ninguno de nosotros tenemos acá– que no se cobre más por pisar la línea blanca.

Yo entiendo –e imagino que Gorosito y Debali, que también está acá, lo deben compartir– que el principio de justicia debe ser equitativo para los individuos. Si usted en algún momento no le cobra una infracción «tal» al ciudadano A, no le puede cobrar al ciudadano B y después retirar otra vez el cobro de esa multa al ciudadano C. Una multa siempre lo es o no lo es. Si bien reconocemos lo bueno de decir: «no se cobra más línea blanca porque cuanto menos es demasiado polémico», a nuestro entender usted debió ir más allá y retirar las que ya se habían subido y devolver por algún tributo municipal las que se habían cobrado, como en algún momento lo ha expresado esta bancada y alguna parte de los otros compañeros que están en esta Sala. De hecho, si bien es reconocible –y no voy a discutir con un profesional terciario como Gorosito– lo del manual interamericano, sabe el doctor que el tránsito –el tránsito– es una regla básica del Sucive la legislatura nacional y las multas son de competencia departamental, las Intendencias tienen su normativa de tránsito. Cuando por febrero, marzo y abril empezamos a polemizar sobre este tema el Director Pomi decía que ahora las normativas y los valores de las multas estaban todas por el Sucive y que la Junta no tenía por qué tratarlo porque el Sucive apenas tenía que mandarle un aviso de conocimiento, por Presupuesto la Intendencia estaba facultada para acordar con el Sucive, pero inmediatamente demostramos que no era así, que lo que estaban acordando era otra cosa y que mucho más adelante se acordaron los valores de las multas. Ahora, la normativa es privativa de competencia departamental. Es usted, señor Intendente, con la Junta Departamental la que elabora la normativa de tránsito. Entonces, puede ser atendible lo que dice el doctor Gorosito, es cierto, pero no es estrictamente vinculante, por lo menos desde nuestro parecer.

En cuanto a la iniciativa privada, sí... Iniciativa privada, pero después de todo lo que hemos dicho, señor Intendente, por más que esto viene de un génesis de iniciativa privada, si despierta su interés en encauzar el control de tránsito por esta vía, hubiéramos esperado que usted abriera el juego y escuchara otras ofertas, porque al arrancar en silencio con las pruebas con Teslights, con todo lo que se le habilitó a avanzar en el terreno a Teslights en materia de cuál era el producto que necesitaba la Dirección de Tránsito, dirigida por Pomi, y finalmente llamar a una licitación por 14 días, usted no se ofenda, Intendente, pero ¿sabe cómo queda a la vista? Como que está haciendo a la medida de esa empresa. Póngase en el lugar del competidor. Póngase en el lugar de que el competidor Dimitrioff SA, por ejemplo, que se dedica al rubro fotomultas, no tuvo la chance que tuvo Teslights de trabajar desde un año y medio antes, 20 meses antes, para preparar la oferta. ¿Entiende cuál es la óptica, el punto de vista por el que pareciera que hubiera estado ajustada a la medida de Teslights? Por eso no es bueno celebrar ese acuerdo.

Usted cita que vino la Unasev. Le recuerdo, señor Intendente, que la Unasev no es un órgano de control, no está dentro de su competencia el control de la metrología. Sí reconocemos que es un órgano que en general contribuye a las acciones de Gobierno, a la mejora y el control del tránsito, pero no es un órgano en cuya competencia se encuentre el control de los equipos. Es más, y se lo digo con el debido respeto, el cargo de la gerencia de la Unasev es un cargo político, en cambio el del LATU no. Lo ha dicho Pomi y es en una de las pocas cosas que coincidimos: el prestigio del LATU.

El 8 de enero comunicó el agotamiento del contrato. Nunca quedó claro por qué lo decide, si es exactamente por el agotamiento del monto del contrato, porque nos pareció entender que le adjudica a la empresa los 12.400.000 cuando en realidad nosotros entendemos que de esos 12.400.000 la empresa se llevaría el porcentaje que le corresponde.

Finalmente, sobre el Decreto 252 que menciona el doctor Flores es cierto lo que dice del artículo 7°. Nosotros entendemos que no le cabe a la empresa regirse por el artículo 7° sino por el artículo 6°.

El artículo 6° dice: *«A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, y de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 12 del Decreto Ley N° 15.298, de 7 de julio de 1982, [1982] el fabricante o importador que cuente con modelos aprobados deberá solicitar al LATU la verificación primitiva (o inicial) manifestando, en carácter de declaración jurada, que los instrumentos corresponden al modelo aprobado y deberá proporcionar los medios necesarios para la realización de los ensayos»*. Es lo que solicitaba Teslights. Por eso, porque Teslights miraba este artículo y no el 7°. (mg)/

Continúo: *«Para el caso de verificaciones iniciales de cinemómetros de funcionamiento automático que no se realicen en el lugar de su uso, el fabricante, importador o reparador responsable deberá asegurar que los instrumentos, sus condiciones metrológicas, sistemas operativos y precintos de seguridad se mantengan incambiados hasta su instalación y liberación al uso. Asimismo, se deberá informar previo a su liberación al uso, el nombre del técnico responsable del proceso de instalación y ajuste, fecha de montaje en lugar de uso y numeración de precintos de seguridad»*.

En cambio, el artículo 7°, el que usted entendió que debía observar para habilitar...

SR. SECRETARIO GRAL. Perdón. Señor Presidente, una pequeña aclaración...

SR. PRESIDENTE. ¿Le concede la interrupción, señor Edil...?

SR. SECRETARIO GRAL. Gracias.

Señor Edil, en realidad no fue la Intendencia la que entendió que aplicaba el artículo 7º, más allá de que yo interpreto que es claro que es ese el aplicable. Quien nos informó en ese sentido y que ese era el artículo vigente y el que teníamos que aplicar a los efectos de los equipos que se fueran a instalar en Río Negro fue el propio LATU y nos dio ese plazo. Vuelvo a lo mismo: el organismo competente para entender de eso es el LATU, quien conoce de metrología legal es el LATU, quien dicta el reglamento es el Poder Ejecutivo. Nosotros no tenemos mucho más marco de actuación que pedir al órgano competente en metrología legal que nos diga que determinados equipos cumplen con el reglamento. No tenemos mucho más marco de actuación porque el organismo competente nos decía que estábamos dentro.

SR. PRESIDENTE. Continúa en el uso de la palabra, señor Edil Dimitrioff.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Gracias, señor Presidente.

De cualquier manera, las observaciones que uno hace sobre su desempeño, doctor, es en función de cuánto se expone en materia de ausencia de controles mejores y se expone a la Intendencia y a la figura del Intendente. Recordemos que la institucionalidad debe primar, uno puede criticar 100 % y más la función de un Director, ahora, lo que eligió el pueblo de Río Negro debe preservarse porque la imagen que damos hacia afuera como departamento no es la óptima, la que deseáramos si decimos «el Intendente firma sin leer». Por eso confía en los asesores: en Linale, en Pomi y en usted.

El artículo 7º que usted menciona, dice: «*Para todos los cinemómetros en plaza con destino de fiscalización*». Esto refiere a las empresas que ya están trabajando, como la de Canelones, la de Paysandú, la de Montevideo, todas esas que ya tienen cinemómetros en plaza con destino a la fiscalización.

Para el Director de Tránsito, una cuenta simple: 29.891 infracciones con sistema de fotomultas, 16.000 de ellas de rionegrenses en conocimiento de que se les iba a multar desde el 1º de diciembre de 2024... Con ese conocimiento y todo 16.000 rionegrenses terminaron el año 2023 multados. Si a eso sumamos los otros 13.000 de afuera de Río Negro, que pongámosle que no sabían –pongámosle que no sabían–, de ninguna manera es aceptable que usted diga que tiene el tránsito controlado; lo tiene absolutamente descontrolado. Un éxito de su gestión sería que en lugar de 29.800, que se pueden redondear perfectamente en 30.000 a la hora de brindar el 31 de diciembre, fueran 3.000 o 4.000. Entonces, usted podría decir –y yo lo consentiría– que tenía razón en su gestión y su recomendación –acá leímos en más de un pasaje– en cuanto a que este sistema era imprescindible para la gestión del tránsito, pero no la voy a compartir simplemente remitiéndome a los hechos. Aun así le doy el margen de duda, ¿sabe por qué? Porque tengo la certeza de que este sistema de fotomultas, este mecanismo empleado, estos aparatos son apócrifos ya que de ninguna manera –de ninguna manera– se pueden desarrollar las velocidades que dicen. Yo entiendo y puedo concebir que el 1 % de los que tienen esas 30.000 multas diga que no conducía a determinada velocidad, ahora, que la inmensa mayoría –que la inmensa mayoría–... Director, por lo menos –por lo menos– tiene que abrir el margen de duda, sobre todo cuando hoy a esta hora, 21:05, usted todavía no ha brindado información sobre el último examen que vino a hacer el LATU. Si al menos usted estuviera mostrándonos que el LATU dice que están 100 % bien... ¿Sabe lo único que tenemos hasta ahora? Al Director de la Unasev, que no tiene competencia,

diciendo que estaba todo bien cuando todavía la gente del LATU estaba practicando y les decía a los vecinos que iban a tener los informes dentro de una semana.

Usted dice y repite que no sabe de tránsito. No debería hacer eso, no está bien que lo diga.

Y es cierto que somos infractores; de hecho, hemos visto su camioneta infinidad de veces estacionada en la parada de taxis, acá mismo, en esta cuadra.

Señor Presidente, según acaba de decir el Director de Tránsito el mayor problema son las motos. Ahora, la mayoría de las multas son de automotores. Y los peores infractores de las motos... Ya hemos intercambiado conceptos con el señor Intendente en el pasado, algunos fueron confrontativos..., agraviantes..., está bien, los retiramos... Pero a eso el Director de Tránsito sigue sin encontrarle la solución y el sistema de fotomultas que él recomendó sigue sin darle soluciones para eso.

Gracias.

SR. PRESIDENTE. Sin generar instancias de dialogados voy a darle la posibilidad al señor Intendente porque quiere contestar algunos de los cuestionamientos que ha hecho el señor Edil Dimitrioff y continuamos a los efectos de que no queden preguntas colgadas y vayamos avanzando y queden cosas sin preguntar.

Entonces, le doy la posibilidad de contestar algunas cuestiones, señor Intendente, y después continúo con la lista de Ediles anotados.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Quiero referirme al primer planteo que hace Julio respecto de la línea blanca. Ese es el tema que decimos que a partir del 15 de setiembre fue un acuerdo. Como dije hoy, eso está en el contrato. Si la empresa me decía «no vamos a sacar nada, a esto hay que pagarlo...». Por lo tanto, fue un acuerdo.

Hace un rato durante el cuarto intermedio estuvimos hablando de trabajar este tema; nosotros no nos negamos, *yo* no me niego a nada. Analicémoslo, trabajemos, veamos qué podemos hacer entre todos y lo que se pueda hacer hay que hacerlo. Ahora, de un plumazo así no podemos porque ahí sí nos exponemos a que nos encajen (sic) un juicio y terminar peor que antes.

Por supuesto, cuando se habla de iniciativa privada y después se hace la licitación..., la licitación se hace *teniendo* en cuenta –en cuenta– algunas cosas de iniciativa privada. Hemos tenido iniciativas privadas para el puerto donde después se llama a licitación con base en esa iniciativa privada, que luego tiene algún porcentaje a favor.

Me gustaría que el contador Nocerino diga los números exactos, porque cuando se habla de los 12.450.000 es lo que le correspondería cobrar a la empresa, que sería lo que se cobró con el 50 % al principio y lo que se cobró con el 35 %. Él tiene factura por factura lo que se ha pagado. Como dije recién, en «esta» carta ponemos que se les pagó 10.100.000. Y debemos llegar a 12.400.000. Ahora, ya sabemos que hoy estamos casi en los 12.400.000. (ld)/ Pero hoy no lo podemos decir porque no tenemos el dato exacto.

Me gustaría que el contador Nocerino lo explique y también a lo del Contador Delegado del Tribunal de Cuentas.

SR. DIRECTOR GRAL. DE HACIENDA. Buenas noches para todos.

En primer lugar, queriendo dar respuesta a lo mencionado por el señor Intendente sobre los números, los montos actualizados al día de hoy del límite máximo de la licitación abreviada son 12.536.000. Ese sería el monto tope, el techo que nosotros tenemos que controlar hoy y por el cual el objeto al que hace referencia la licitación abreviada se extinguiría llegando a ese importe. Dada la metodología de cálculo establecida en la licitación abreviada se generó un expediente, justamente para el cálculo de la comisión que se le debería pagar a la empresa, en este caso Teslights, que fue la adjudicada.

El período es mensual, arranca desde diciembre de 2022, con fecha de corte el 15 de cada mes; en este caso es del 16 de diciembre de 2022 al 15 de enero de 2023, y ahí tenemos que considerar la información que surge del Sucive, de la multa cobrada, y allí es donde se aplica el porcentaje de la comisión, también establecido en el contrato y el pliego licitatorio, que en el primer período de cuatro meses es de 50 % y luego de la modificación 35 %. En números globales, cerrado el período 16 de noviembre de 2023, 15 de diciembre de 2023, que es el último expediente generado, la Intendencia lleva cobrados, recaudados por ese concepto, 20.150.597. Eso se reparte entre un 50 % y un 35 %, el cual es analizado con esa metodología que les comentaba. Por lo tanto, se controla y se informa a la empresa en este caso, la que luego emite la factura con la cual la Intendencia hace el pago de la comisión.

Como les decía, en ese período de diciembre el monto total pagado a la empresa es de 10.191.872 y el tope al cual debemos llegar –como les mencioné al inicio– es de 12.536.000. Seguramente, en el próximo expediente que cierre, del 16 de diciembre al 15 de enero, estemos muy cerca de llegar y es por eso el tenor de la nota comentada por el Intendente donde se da aviso a la empresa de que se está llegando al tope de la licitación abreviada y por lo cual se genera la extinción del objeto de contrato.

Esos son los números generales, si desean alguna aclaración o algún número en particular quedo a las órdenes.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Intendente.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Sumado a lo que manifestaba el contador Nocerino, como tenemos multas convenidas, si llegamos al tope ¿qué hacemos con ellas? Hoy en la tarde lo hablamos. Eso es lo que tenemos que ver: de qué forma cerramos este paquete y damos de baja la multa...

(Interrupción).

SR. PRESIDENTE. Le consulto al señor Edil Cardozo porque está pidiendo la palabra: ¿su pregunta es referida a lo que está hablando el contador Nocerino?

SR. WALTER CARDOZO. Sí.

SR. PRESIDENTE. Perfecto.

SR. WALTER CARDOZO. Es muy cortito y a efectos aclaratorios.

Dos cosas. El canon de la empresa es 50 % en un período y por la modificación baja a 35 %, ¿en ambos casos más IVA? ¿Está bien? ¿Es verdad? En los montos que está considerando y que dio está el IVA, ¿estamos de acuerdo? Es IVA incluido...

SR. DIRECTOR GRAL. DE HACIENDA. Sí. El monto de la facturación de la empresa.

SR. WALTER CARDOZO. Los 10.191.872 IVA incluido, ¿estamos de acuerdo?

SR. DIRECTOR GRAL. DE HACIENDA. Exacto.

SR. WALTER CARDOZO. Bien.

Y lo segundo es: por supuesto que está cuantificando los convenios que se hicieron, las cuotas que han ido ingresando, ¿estamos de acuerdo?

SR. DIRECTOR GRAL. DE HACIENDA. Exacto.

SR. WALTER CARDOZO. Entonces, ahí me surge una duda porque tienen una propuesta. Se hizo el anuncio de que se interrumpía cuando se agotaba la asignación presupuestal, el objeto de la licitación. ¿Qué va a pasar con las cuotas que faltan? ¿Piensan anular los convenios o la Intendencia los sigue cobrando y se queda con el 100 %?

Simplemente a efectos interpretativos de la propuesta que se hizo.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Eso es lo que acabo de decir: tenemos que pensar cómo solucionamos ese tema, ese problema de las cuotas.

En definitiva, el Sucive le paga a la Intendencia, no a la empresa; por lo tanto, todo el importe viene a la Intendencia. Pero tenemos que resolver ese tema.

SR. DIRECTOR GRAL. DE HACIENDA. Disculpe.

Contestando la consulta del Edil Cardozo separaría que lo primero que nosotros tenemos que hacer es tratar de velar por no superar el monto de la licitación abreviada porque si no sí realmente estaríamos incumpliendo con la legalidad propiamente dicha del proceso de adquisición seleccionado en este caso.

Luego, sin dudas, vamos a tener que resolver temas como el planteado por el Edil Cardozo en cuanto a los convenios y seguramente también sea difícil llegar al monto justo como para decir «llegamos a los 12.536.000». Probablemente tengamos que generar ciertos ajustes como para resolverlo de la mejor manera.

Por otro lado, creo que el señor Intendente lo mencionó, aclaro a su vez que la cuota parte de la Intendencia –yo hablé de la comisión de la empresa– tampoco sería cobrada por la Intendencia por un tema de criterio lógico y sentido común.

Respondiendo a la otra consulta que estaba en las preguntas sobre...

(Dialogados).

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Casaretto.

Sea breve, por favor.

SR. MARCELO CASARETTO. Gracias, señor Presidente. Buenas noches para todos.

Se han manejado varios números entre lo que es multa... Si bien el Frente Amplio está manejando el número de 29.800 multas me interesaría saber cuántas multas exactas tiene la Intendencia en este momento. Creo que el Edil Dimitrioff habló de \$ 90.000.000 en multas. Quiero saber cuánto tiene estipulado la Intendencia.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el Director Linale.

SR. DIRECTOR GRAL. Director General.

El total de multas que tiene ingresado el Sucive es de 26.609, de las cuales unas 5.000, 6.000, son del cuerpo inspectivo, no de fotomultas. O sea que estamos hablando de unas 8.000 o 9.000 multas pendientes.

SR. MARCELO CASARETTO. ¿Y cobradas?

SR. DIRECTOR GRAL. Cobradas al día de hoy tenemos 2.818 por el artículo 10º, 5.931 por el artículo 27º y 277 por el artículo 30ºb. En total hemos cobrado 9.033 multas.

SR. PRESIDENTE. Por una moción de orden tiene la palabra señora Edila Sánchez.

SRA. KARINA SÁNCHEZ. Solicito un cuarto intermedio de 15 minutos.

SR. PRESIDENTE. Está a consideración la moción de la señora Edila Sánchez.

(Se vota).

**Afirmativa.** 28 en 30.

(Se procede). (lp)/

(Finalizado el cuarto intermedio los señores Ediles retornan a Sala).

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Burgos.

SR. JORGE BURGOS. Gracias, señor Presidente. Buenas noches a todos.

Como bancada queremos hacer unas consideraciones y una moción específicamente, que sería la siguiente: Considerando...

SR. PRESIDENTE. ¿Cuál es la moción de orden?

SR. JORGE BURGOS. Presentar una moción. Como bancada vamos a presentar una moción. Fue lo que establecí.

SR. PRESIDENTE. Pero no es una moción de orden. Porque tengo que seguir con la lista, se anota y cuando haga uso de la palabra realiza la moción.

SR. JORGE BURGOS. Entonces voy a solicitar que se respete la lista de oradores y que se dé por suficientemente debatido el tema.

SR. PRESIDENTE. Esa sí es una moción de orden. Está a consideración.

(Se vota).

**Afirmativa.** 30.

Voy a leer la lista de quienes están anotados para hablar: Falcone, Debali, Acosta, Casaretto, Tiscornia, Quintana y Burgos.

Tiene la palabra el señor Edil Falcone.

SR. ÁLVARO FALCONE. Señor Presidente, luego de escuchar al señor Intendente y a los asesores tengo algunos comentarios para hacerle al señor Intendente y al doctor Flores. Alguno me va a poder ayudar en el razonamiento que hago.

Escuchando todo el proceso, cómo lo relatan, y con las fechas y la información que aporta el señor Edil Dimitrioff, me surgen dos dudas. Primero, un principio de igualdad en el llamado dado que el período fue muy corto para que se presentaran otras empresas.

Segundo, ¿la empresa y los equipos estuvieron habilitados a partir de que se empezaron a subir multas al Sucive? Sería claro deslindar el período a partir del cual esos equipos serían válidos generando multas. Claramente sabemos que en el medio de todo este proceso se genera una reglamentación nacional o una ley que dice que los equipos deben estar habilitados y chequeados, cosa que antes no ocurría.

Luego quiero resaltar algo. En este proceso yo no veo en ningún momento situaciones oscuras. Lo que veo es más que nada problemas de asesoramiento. Básicamente creo que nos hemos metido en un problema, y digo «nos metimos» porque ya estamos todos en el lío. Esto es un berenjenal –como lo dijo el señor Intendente–. Hoy tenemos un problema terrible que a la Intendencia le puede llegar a salir 12.400.000. Para mí faltó asesoramiento. Por lo tanto, creo que si hubiera habido una apertura mayor a otras empresas podríamos haber contado con mejor asesoramiento. Es mi visión sobre el tema.

Luego, respecto a las multas, en lo que no coincido con lo que dice el señor Intendente es por qué a algunas multas las cobra y a otras no. Ahí también corre el principio de igualdad: o se cobran y saco las multas que fueron reclamadas y por las que les asiste la razón en su reclamo o no se cobra ninguna, señor Intendente. Por eso en un momento dije que esto le puede llegar a costar a la Intendencia \$ 12.400.000. Manejamos cifras muy rápidamente, es mucho dinero, y mucho más cuando sabemos que estamos con una Intendencia con los números muy justos.

Pero eso es el resumen de toda esta situación que estoy viendo hoy y son las preguntas que les quiero hacer a ustedes: ¿por qué algunas sí y otras no? Entiendo que en su momento a la multa por la línea blanca la sacaron porque generaba una gran discusión, pero ¿qué pasó con los que han pagado?, ¿cómo le vamos a devolver a esa gente?, ¿en qué plazo? Si se les devuelve... Entonces, señor Intendente, aceptamos el reto que usted dice en cuando a que nos trae el problema para que lo ayudemos. Sí, sí, le vamos a buscar la vuelta, pero creo que en esto debemos ser justos con todos los ciudadanos.

Pasado este episodio me gustaría tener claro, previo a la licitación, si existió o no algún delito de contrabando. Porque si eso llega a ser verdad creo que dejaría muy mal parada a la empresa.

Dejo por acá, señor Presidente. Agradecería que me puedan contestar y quizás pido alguna interrupción en el transcurso de las respuestas.

Gracias.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Intendente para contestar al señor Edil Falcone.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Primero que nada, no es que se cobre alguna multa y otra no se cobre. Las multas están cobradas y están bien cobradas. Eso es lo primero. Porque tiene el respaldo de la organización más importante del país y la única habilitada para verificar la veracidad de la multa. También en el caso de la línea blanca porque

tenemos los informes de los organismos competentes que habilitan el cobro de la multa. Como mencioné, el hecho que desde el 15 de setiembre en adelante no se cobre fue un acuerdo. Nada más. Si la empresa hubiese dicho: «No. Esto está en el contrato, es legal, está bien cobrada» iban a seguir cobrando. (kg)/

No es que la Intendencia decide qué se cobra y qué no. Lo que sí hace la Intendencia es elevar la multa al Sucive de acuerdo con lo que considera que es correcto.

Eso, por un lado.

Por otro, el doctor Gorosito va a explicar el tema de los equipos habilitados, la reglamentación y el decreto.

En cuanto a que a la Intendencia le puede costar 12.400.000, no es que le puede costar, es lo que le cuesta porque esa es la mejor solución que encontramos para este tema, cumpliendo a legalidad la licitación abreviada, que se agota y no se amplía por parte de la Intendencia, si se ampliara se podría estar cobrando otro tipo de multas. Al agotarse la licitación nosotros paramos acá y por eso decimos que podemos dar de baja a las 11.000 multas que están en trámite de notificación, que ya están notificadas, pero no están subidas al Sucive, y podemos dar de baja a las que estén en el Sucive después de que se cumpla el monto de 12.450.000. Esa es la explicación.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Falcone. Sea breve por favor.

SR. ÁLVARO FALCONE. Puedo entender al señor Intendente en cuanto a que bloquee los 12.400.000 porque era lo acordado, pero las 11.000 multas posteriores también fueron infracciones ¿no? ... Las 11.000 multas que usted plantea no subir, si estamos de acuerdo en que los equipos funcionan bien son de personas que cometieron infracciones. ¿Es así?

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Totalmente.

SR. ÁLVARO FALCONE. Usted las retira para no tener que pagarle o para no excederse y poder cesar el contrato. O sea, no las sube, no las cobra.

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. En primer lugar, no las cobro porque considero que a este tema hay que laudarlo y porque en 30 días posteriores quiero llamar a otra licitación. Eso es lo primero.

Segundo. No puedo arriesgar a cobrar una multa hecha por una empresa que puede presentarse y decir: «Vos estás cobrando una multa por un contrato que tenías conmigo. Yo hice el trabajo y ahora lo estás cobrando vos». Es demasiado riesgo. Por eso creo que... Es cierto, a la Intendencia le vendría muy bien y estoy de acuerdo contigo porque la infracción se cometió. Pero, bueno.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Edil Falcone.

SR. ÁLVARO FALCONE. No estamos siendo justos con el resto de los contribuyentes que pagaron ¿no?

SR. INTENDENTE DE RÍO NEGRO. Estoy de acuerdo.

SR. PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Gorosito.

SR. ASESOR RICARDO GOROSITO. Con respecto a los equipos para *brevitatis causae*. En este documento –que creo que lo tienen, está remitido– figura una consulta que me hizo el Congreso de Intendentes cuando se debatió esto, el Congreso se la remitió al señor Intendente con mi firma.

Creo que la problemática en torno a los equipos se resuelve de la siguiente manera. Mirando el marco normativo –como se dice en el escrito– es necesario partir de lo que estableció el decreto Ley 15298, del año 1982, sobre creación del sistema de unidades de medidas y creación de medición de metrología legal, que establece claramente por un lado el distingo entre instrumentos de medición como concepto genérico –general– e instrumentos de medición reglamentados por otro como concepto particular a los instrumentos que se han reglamentado administrativamente. Esto surge de los artículos 11º y 12º.

En este sentido los textos legales son concluyentes. El artículo 12º se refiere solo a los instrumentos reglamentados y es reglamentado el instrumento que ha sido objeto de un acto reglamentario por reglamento normativo y técnico del Poder Ejecutivo como sistema orgánico competente. Solo a los instrumentos que han sido reglamentados se les exige ser sometidos a verificación antes de ser librados al uso público. Esto surge del texto.

Con esto estoy diciendo que existía esa disposición legal del año 1982 y recién transcurridas cuatro décadas desde la ley anteriormente nombrada, recién a través del Decreto 252, de 2022, el Poder Ejecutivo, en cuyo ámbito se encuentran las políticas y competencias en materia de metrología, aprueba el reglamento técnico metrológico para los cinemómetros que se utilizan para la fiscalización de la velocidad y desplazamiento de vehículos en el territorio nacional. O sea que hasta esa fecha estrictamente no hubo –no hubo– instrumentos regulados. Todos los instrumentos tenían otra situación y los equipos que ingresaban en ese momento al país lo hacían con el certificado de origen.

Entonces, en el artículo 7º de este decreto... Podría existir la duda que planteó el señor Edil interpelante –llamémosle así– con respecto a la pertinencia del artículo 6º o del 7º, pero lo que sí está claro es que no hubo instrumentos metrológicamente reglamentados hasta el año 2022. Eso supone un problema en este caso porque en un proceso departamental se inserta una norma del Poder Ejecutivo; una norma del Poder Ejecutivo que le agrega una obligatoriedad o vinculación que en ese momento los oferentes no tenían ni la Intendencia le estaba reclamando. El decreto establece en el artículo 7º por primera vez la obligatoriedad para los instrumentos reglamentados –ahora sí los cinemómetros pasaban a ser reglamentados– que estuvieran en plaza de presentar en un plazo de 180 días la solicitud de verificación.

Entonces, desde mi punto de vista, por lo que surge del texto lo que debía hacerse era presentar en los 180 días, para los cinemómetros que estaban en plaza... Cinemómetros y no empresas; y ahí discrepo del señor Edil en el sentido de que esta norma se aplica a objetos, a cinemómetros, no a empresas que hubieran importado cinemómetros. En ese aspecto creo que la empresa cumplió cuando se presentó en el plazo de los 180 días. (mg)/ Pero les voy a pedir... Estoy dispuesto a esto en el plano del diálogo que felizmente se va a entablar, a que miren... Estoy viendo a mi apreciado colega, doctor Debali...

SR. PRESIDENTE. Discúlpeme, doctor, el tema es que estamos a breves minutos de culminar la sesión y quizás los señores Ediles, en este caso la bancada, querrán hacer alguna moción antes de que finalice.

Tiene la palabra el señor Edil Deballi.

SR. ÁLVARO DEBALLI. Voy a hacer la moción en nombre de la bancada del Frente Amplio atento al tiempo y no voy a decir otras cosas que tenía previsto porque si no no nos va a dar.

Considerando la comparecencia del señor Intendente Omar Lafluf y parte de su equipo de Directores motivado por el llamado a Sala de esta Junta Departamental sobre la temática fotomultas. Visto la afirmación del Intendente de que el contrato con la empresa Teslights quedó jurídicamente agotado y la baja de miles de multas no ingresadas aún al Sucive, se mociona: primero, reconocer que este proceso de herramientas denominado fotomultas no fue bien encarado, bien asesorado ni bien instrumentado por el Ejecutivo Departamental; segundo, exigir la baja total de multas cargadas y no pagas, aun las conveniadas, no solo las pendientes de envío al Sucive; tercero, se devuelvan con créditos tributarios las multas ya cobradas a los contribuyentes relacionados a esta herramienta; cuarto, que el señor Intendente solicite la renuncia de aquellos Directores directamente involucrados en todo este proceso malogrado y que ha generado un gran descontento en la población del departamento.

SR. PRESIDENTE. Por favor, a quienes están en la barra: al inicio leí que no se pueden realizar manifestaciones, si no tenemos que desalojarlos.

Tiene la palabra, señor Edil Dimitrioff.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Una moción de orden, señor Presidente. En vista de que hay otros oradores anotados solicito que se proceda a la votación de la moción y después se continúe con la lista de oradores. Gracias.

SR. PRESIDENTE. No sé de dónde es una moción de orden eso.

Tiene la palabra, señor Edil Quintana.

SR. FERNANDO QUINTANA. Señor Presidente, entiendo que no corresponde la moción de orden en función de que el tema no está agotado, hay otros Ediles anotados para seguir planteando, preguntando y demás. Las mociones de orden no son para este tipo de situaciones. El señor Edil, experto intérprete hasta de las intervenciones de los demás, debería interpretar mejor el Reglamento.

SR. PRESIDENTE. Tengo cinco Ediles más anotados para hablar...

SR. JULIO DIMITRIOFF. Señor Presidente, la moción de orden no precisa interpretación. La moción de orden se vota negativa o afirmativamente, pero no tiene interpretación. El que está interpretando es el señor Edil preopinante. No prevé interpretación el Reglamento.

SR. FERNANDO QUINTANA. Si me dice el número de artículo...

(Dialogados).

SR. JULIO DIMITRIOFF. Nadie está censurando a los demás anotados. No hay censura para los anotados.

SR. PRESIDENTE. ¿Está en el Reglamento cuáles son las mociones de orden? No sé de dónde se desprende que una moción de orden sea considerar una moción; entiendo como moción de orden un cuarto intermedio..., prórroga de la hora..., suficientemente discutido...

(Dialogados).

No encontramos en el Reglamento que esto sea una moción de orden.

SR. JULIO DIMITRIOFF. Por lo tanto, no podemos censurarlo.

SR. PRESIDENTE. Lo que puedo hacer es poner a consideración del plenario si el mismo quiere considerar la moción de orden para que se considere la moción.

Pongo a consideración si tienen a bien considerar la moción de orden por la que se solicita que se considere la moción que ha presentado la bancada del Frente Amplio.

(Se vota).

**Negativa.** 15 en 31.

Señor Edil Debali, continúa en el uso de la palabra durante los 2 minutos con 15 segundos restantes.

SR. ÁLVARO DEBALI. Muy bien.

Los 2 minutos con 15 segundos los voy a aprovechar para lo siguiente: es de público conocimiento, señor Intendente, lo sucedido en cuanto a una denuncia ante Fiscalía por una posible infracción o ilegalidad con respecto del ingreso de los equipos que a la postre terminaron siendo los que generaron que se cobraran estas multas. ¿Ha evaluado la Intendencia qué hacer si hubiera efectivamente una infracción o ilegalidad constatada—no lo estoy afirmando, pero está sustanciándose eso—, teniendo en cuenta que en caso de que así suceda se estarían cobrando multas con equipamiento ingresado en forma ilegal o en infracción?

Lo otro que quiero mencionar es que no escuché —capaz hay— de parte del Ejecutivo que se plantearan los números con respecto a las infracciones..., los lugares donde ha habido infracciones... No lo escuché. A la única que escuché fue a la señora Edila Sánchez quien dio algunas cifras. Entonces debo decir que hay dos formas de tomar acciones: una es con pruebas, con estudios técnicos, científicos, que digan «hay “tantas” infracciones en el departamento, en la ciudad, en “tal” esquina»; la otra es por lo que yo llamaría el «meparecímetro», *me parece* que en una de esas va acá, *me parece* que... No creo que sea la forma y es parte de lo que planteamos cuando decimos que es un sistema que lamentablemente no fue bien instrumentado y que a la postre termina bastardeando un instrumento que quizás debió tener otro tipo de tratamiento.

Por último, aprovechando que soy quien cierra y ya que es la primera vez que vuelvo después de tanto tiempo, quisiera decir que me llama la atención que desde la comisión asesora o desde el propio Intendente, que de última, como él mismo lo ha dicho,

es el único y principal responsable de la situación, cuando se evalúa la única oferta que propone la friolera del 50 % más IVA no se manejara el artículo 66º y se le pidiera un nuevo precio.

SR. PRESIDENTE. Señor Edil, le comunico que se cumplió el horario; por lo tanto, se da por finalizada la sesión. (Hora 22:00).

ooo---o0o---ooo

  
**Laura Vittori**  
Secretaria

  
**Daniel Villalba**  
Presidente

